रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 319] नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 10, 2016/श्रावण 19, 1938
No. 319] NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 10, 2016/SRAVANA 19, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकारी

अधिसूचना

मुम्बई, 03 अगस्त, 2016

सं. टीएएमपी/18/2016-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा कांडला पत्तन न्यास से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकारी

मामला संख्या टीएएमपी/18/2016-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास --- आवेदक

गणपूर्ति:

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जून, 2016 के 21वें दिन पारित)

यह मामला प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत कांडला पत्तन न्यास से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के संबंध में 22 फरवरी, 2016 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के वर्तमान दरमान पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा 18 जनवरी, 2011 के आदेश संख्या टीएएमपी/61/2009-केपीटी के द्वारा अनुमोदित किये गए थे। उस आदेश में निर्धारित केपीटी के दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2013 तक थी। वर्तमान दरमानों की वैधता का समय-समय पर विस्तार किया जाता रहा है और अंतिम विस्तार 30 मार्च, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/61/2009-केपीटी के द्वारा 30 जून, 2016 अथवा संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से जो भी पहले हो, तक स्वीकृत किया गया था।

3. केपीटी ने 22 फरवरी, 2016 के अपने प्रस्ताव में अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में निम्नलिखित पृष्ठ भूमिका दी है:-

(i). केपीटी ने अपने 02.09.2014 के पत्र संख्या एफए/सीओएसटी/1021-आर (2012-13)/509 के द्वारा 12.08.2014 को आयोजित अपनी बैठक में बोर्ड द्वारा विधिवत् अनुमोदित प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के अनुमोदन के लिए भेजा और 20.01.2015, 17.03.2015 तथा 27.03.2015 को पत्र भी भेजे।

(ii). इसी बीच, प्राधिकरण ने अपने 21.01.2015 के अपने पत्र संख्या टीएएमपी/21/2009-डब्ल्यूएस के साथ महापत्तन न्यासों के लिए नई प्रशुल्क नीति भेजी।

(iii). इसके अतिरिक्त, प्राधिकरण ने 31.01.2015 के ई-मेल के द्वारा ''महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण संबंधी नीति, 2015'' को कार्यान्वित करने के लिए प्रारूप कार्यकारी दिशानिर्देश जारी किये।

(iv). प्राधिकरण ने अपने 13.02.2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/45/2014-केपीटी के द्वारा कांडला पत्तन न्यास को नई प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार दरमानों के सामान्य संशोधन का संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी। कांडला पत्तन न्यास ने अपने 31.03.2015 के पत्र द्वारा प्राधिकरण को पत्तन को हुएं घाटे को कम करने के लिए अंतरिम राहत देने का अनुरोध किया क्योंकि दरमानों का संशोधन 01.04.2013 से लंबित पड़ा है। तथापि, प्राधिकरण ने अपने 06.05.2015 के पत्र के द्वारा प्रशुल्क नीति 2015 के अनुसरण में प्रशुल्क के सामान्य संशोधन का नया प्रस्ताव भेजने का अनुरोध किया।

(v). तत्पश्चात् ''महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति को कार्यान्वित करने संबंधी नीति, 2015 के कार्यकारी दिशानिर्देश'' 02.06.2015 के राजपत्र संख्या 207 द्वारा जारी किये और पत्र संख्या टीएएमपी/21/2009-डब्ल्यू एस दिनांक 08.06.2015 द्वारा संसूचित किये।

(vi). इस पृष्ठभूमि में केपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसरण में दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव अपने 22 फरवरी, 2016 के पत्र संख्या एफए/सीओएसटी/1170/133 के द्वारा दायर किया।

4. केपीटी द्वारा अपने 22 फरवरी, 2016 का प्रस्ताव दायर करने के लिए दी गई पृष्ठभूमि पूरी तस्वीर प्रस्तुत नहीं करती। यह कहना समीचीन होगा कि केपीटी ने पहले 03 जनवरी, 2013 के अपने पत्र द्वारा अपने दरमान संशोधित करने का प्रस्ताव दायर किया था जिसे प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था और संबंधित हितधारकों के साथ परामर्श करते हुए लिया गया था। जनवरी, 2013 से केपीटी द्वारा दायर वर्तमान प्रस्ताव तक घटनाक्रम का सार निम्नवत् हैं:-

(i). 03 जनवरी, 2013 के केपीटी के प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा करने पर हमारे 17 अप्रैल, 2013 के पत्र के द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने को कहा गया था। केपीटी ने काफी अनुस्मारकों के बावजूद भी संगत सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत नहीं किया। उसके प्रस्ताव पर संयुक्त सुनवाई गठित की गई।

(ii). तथापि, केपीटी ने 11 जून, 2013 के अपने पत्र के द्वारा बताया कि वह 2012-13 के आकलनों को वास्तविक के साथ अद्यतन करते हुए एक संशोधित प्रस्ताव दायर करेगा और पत्तन द्वारा दायर किये जाने वाले अद्यतन प्रस्ताव पर संयुक्त सुनवाई करने का अनुरोध किया।

(iii). चूंकि केपीटी से, नियमित अनुवर्ती कार्रवाई के बावजूद, अद्यतन प्रस्ताव नहीं आ रहा था और केपीटी का प्रस्ताव लंबित पड़ा था और केपीटी को हमारे 11 नवम्बर, 2013 के पत्र के द्वारा सलाह दी गई थी कि वह हमारे 17 अप्रैल, 2013 के पत्र में मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण देते हुए अपना अद्यतन प्रस्ताव 30 नवम्बर, 2013 तक दायर करें। पत्तन को इस प्राधिकरण का यह निर्णय भी संसूचित किया गया कि यदि मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण के साथ अद्यतन प्रस्ताव 30 नवम्बर, 2013 तक प्रस्तुत नहीं किया गया तो इस प्राधिकरण को बाध्य होकर मामले को वापस लिया समझते हुए बंद करना पड़ेगा और जब पत्तन से अद्यतन प्रस्ताव प्राप्त होगा उसे नए मामले के रूप में लिया जायेगा तथा निर्धारित परामर्श प्रक्रिया, का अनुसरण किया जायेगा।

(iv) (क). केपीटी ने अपने 26 नवम्बर, 2013 के पत्र द्वारा निवेदन किया कि इसने 2012-13 के वित्तीय परिणामों को अद्यतन करने के पश्चात संशोधित प्रस्ताव बना लिया है और इसे परामर्श के लिए प्रयोक्ताओं को भेज दिया है। संशोधित अंतिम सामान्य संशोधित प्रस्ताव पत्त्न के बोर्ड के समक्ष रखा जायेगा और बोर्ड के अनुमोदन के पश्चात, संशोधित प्रस्ताव प्राधिकरण को विचारार्थ और अनुमोदनार्थ भेजा जायेगा।

(ख). 26 नवम्बर, 2013 के अपने पत्र के साथ केपीटी ने पोत परिवहन मंत्रालय से सम्बद्ध संसद सदस्यों की परामर्शदात्री समिति की 15 अप्रैल, 2013 को आयोजित बैठक के कार्यवृत्त संबंधी पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 26 सितम्बर, 2013 के कार्यालय ज्ञापन संख्या पीडी-24018/31/2013-पीडी-III की एक प्रति भी प्रेषित की।

(ग). केपीटी द्वारा प्रेषित संसद सदस्यों की परामर्शदात्री समिति की बैठक के कार्यवृत्त में लोक सभा के माननीय सदस्य ने केपीटी के प्रस्ताव से संबंधित दरमानों के संशोधन का मुद्दा उठाया। उक्त बैठक के कार्यवृत्त में सचिव (पोत परिवहन) के अध्यक्ष केपीटी को दिये गए निदेश दर्ज हैं कि दरमानों को बढ़ाने के लिए प्रस्ताव को आशोधित किया जाए ओर संयुक्त सचिव (पत्तन) के साथ परामर्श करते हुए प्राधिकरण को नया प्रस्ताव भेजा जाए।

(घ). केपीटी ने अपने 26 नवम्बर, 2013 के पत्र में यह निष्कर्ष निकाला कि अपने बोर्ड की आगामी बैठक में अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात पत्तन द्वारा संशोधित प्रस्ताव दायर किया जायेगा। उक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, केपीटी ने अनुरोध किया कि इस स्थिति में मामले को वापस लिया समझते हुए बंद न किया जाए।

(v). उक्त अनुरोध को देखते हुए, 20 जनवरी, 2014 के पत्र के द्वारा केपीटी को 15 फरवरी, 2014 तक अपने संशोधित सामान्य संशोधन प्रस्ताव को दायर करने का अनुरोध किया गया । अपना संशोधित प्रस्ताव दायर करते समय, केपीटी को यह पुष्टि करने की सलाह दी गई कि 11 नवम्बर, 2013 के अपने पत्र के साथ भेजे गए 15 अप्रैल, 2013 को आयोजित हुई संसद सदस्यो की परामर्शदात्री समिति के कार्यवृत्त में दर्ज सचिव (पोत परिवहन) के निदेशों के अनुसार संशोधित प्रस्ताव संयुक्त सचिव (पत्तन) के साथ परामर्श के बाद दायर किया गया है।

(vi). तत्पश्चात, केपीटी ने अपने 16 मई, 2014 के पत्र संख्या एफए।सीओएसटी/1021/2012-13/324 के द्वारा बताया कि वर्तमान आर्थिक स्थितियों को देखते हुए केपीटी बोर्ड ने अपनी 24 मार्च, 2014 को आयोजित हुई बैठक मे दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव को आस्थगित रखने का निर्णय लिया। बोर्ड के निर्णय के आधार पर परिवहन स्थिति को सुधरने तक प्रस्ताव को आस्थगित रखा जाए।

(vii). इस प्रकार, केपीटी ने प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया परन्तु, अपने प्रस्ताव को आस्थगित रखने के अनुरोध किया और अपना प्रस्ताव दायर करने का कोई सुनिश्चित समय भी नहीं बताया। चूंकि, प्रस्ताव एक "प्रशुल्क मामला" के रूप में पंजीकृत हुआ है इसलिए इस प्रस्ताव को अनिश्चित काल तक लंबित रखना उपयुक्त नहीं था, इसलिए इस प्राधिकरण ने अपने 4 जुलाई, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/73/2012-केपीटी के द्वारा यह निर्णय लिया कि केपीटी से संशोधित प्रस्ताव के अभाव में

मामला बंद किया जाता है। इस प्राधिकरण ने केपीटी को यह भी सलाह दी कि वह 2013-14 के वास्तविक के आधार पर अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का नया प्रस्ताव 31 अगस्त, 2014 तक नयी प्रक्रिया के लिए दायर करें।

(viii). इस पृष्ठभूमि में, केपीटी ने अपने दरमानों में संशोधन के लिए 02 सितम्बर, 2014 को संशोधित प्रस्ताव दायर किया जिसे संबंधित हितधारकों से उनकी टिपणियों के लिए परामर्श के लिए लाया गया। परामर्शी प्रक्रिया के एक भाग के रूप में संयुक्त सुनवाई भी की जानी थी।

(ix). इस बीच, पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 13 जनवरी, 2015 के पत्र संख्या 8(1)/2014-टीएएमपी के द्वारा ''महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण संबंधी नीति, 2015'' जारी की जिसे इस प्राधिकरण द्वारा भारत के राजपत्र में 27 जनवरी, 2015 के राजपत्र संख्या 30 में अधिसूचित किया। ''महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण नीति, 2015'' 13 जनवरी, 2015 से प्रभावी हो गई।

(x). पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा महापत्तन न्यासों के लिए नई प्रशुल्क नीति, 2015 में की गई प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 में निर्धारित प्रशुल्क निर्धारण विधि से बिल्कुल भिन्न है। इसलिए, इस प्राधिकरण ने 13 फरवरी, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/45/2014-केपीटी के द्वारा केपीटी के 02 सितम्बर, 2014 के सामान्य संशोधन प्रस्ताव को बंद करने का निर्णय लिया और पोतपरिवहन मंत्रालय द्वारा घोषित नई प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार संशोधित प्रस्ताव दायर करने की सलाह दी।

(xi). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 1.5 के अनुसार केपीटी सहित, सभी महापत्तन न्यासों को 30 जनवरी, 2015 का प्रारूप कार्यकारी दिशानिर्देश जारी किया गए। उक्त प्रारूप कार्यकारी दिशानिर्देशों के संबंध में सभी महापत्तन न्यासों के साथ 18 अप्रैल, 2015 को एक बैठक आयोजित की गई। तत्पश्चात प्रशुल्क नीति, 2015 को परिचालित करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श करके कार्यकारी दिशानिर्देशों को अंतिम रूप दिया गया और 04 जून, 2015 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया।

(xii). इसी बीच, केपीटी ने 31 मार्च, 2015 के अपने पत्र के द्वारा इस प्राधिकरण को इसके प्रस्ताव पर पुनर्विचार करने और अंतरिम दरमान स्वीकृत करने का अनुरोध किया। इस संबंध में केपीटी को संबोधित, 06 मई, 2015 के हमारे पत्र संख्या टीएएमपी/45/2014-केपीटी के द्वारा तथ्यात्मक स्थिति से अवगत कराया गया कि पोतपरिवहन मंत्रालय द्वारा जारी 13 जनवरी, 2015 से प्रभावी नई प्रशुल्क नीति, 2015 को ध्यान में रखकर, उसके 02 सितम्बर, 2014 के प्रस्ताव को इस प्राधिकरण द्वारा बंद कर दिया गया है। चूंकि, नई प्रशुल्क नीति 2015, 13 जनवरी, 2015 से प्रभावी है, इसलिए केपीटी को जारी 30 जनवरी 2015 के हमारे पत्र के साथ भेजे गए प्रारूप कार्यकारी दिशानिर्देशों और तत्पश्चात और केपीटी सहित सभी महापत्तनों के साथ 18 अप्रैल, 2015 को आयोजित चर्चा के संदर्भ में इस नई नीति के अंतर्गत अपना नया प्रस्ताव दायर करना होगा।

(xiii). तथापि, केपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत अपना प्रस्ताव दायर नहीं किया। परन्तु केपीटी निरंतर अपने दरमानों में विस्तार लेता रहा। केपीटी के अनुरोध पर, इस प्राधिकरण ने समय-समय पर अपने 02 जनवरी, 2015 और बाद में 28 अप्रैल, 2015,; 10 नवम्बर, 2015 और 30 मार्च, 2016 के अपने आदेशों के द्वारा दरमानों की वैधता का विस्तार किया क्योंकि पत्तन को दरें लागू करने के लिए वैध दरमानों की अपेक्षा होती है। 10 नवम्बर, 2015 के आदेश में, दरमानों का 31 मार्च, 2016 तक विस्तार करते समय केपीटी को अपना प्रस्ताव 31 दिसम्बर, 2015 तक दायर करने का फिर से निदेश दिया गया।

(xiv). अंतत: केपीटी ने, निरंतर अनुवर्ती कार्रवाई के परिणामस्वरूप, प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत 22 फरवरी, 2016 को अपना प्रस्ताव 12 फरवरी, 2015 के इस प्राधिकरण के आदेश द्वारा दी गई सलाह के लगभग 1 वर्ष बाद दायर किया।

5. केपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए 22 फरवरी, 2016 के प्रस्ताव में प्रस्तावित दरमानों और निश्पादन मानकों के साथ निर्धारित प्रपत्र में लागत विवरण भी भेजा है। केपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव की मुख्य बातें इस प्रकार हैं:-

(i). केपीटी ने फार्म 1 के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का विस्तृत आकलन प्रस्तुत किया है। केपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर आकलन नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

(रूपये लाख में)

क्र.सं.	**विवरण**	**वर्ष 1 (2011-12)**	**वर्ष 2 (2012-13)**	**वर्ष 3 (2013-14)**
(1).	**कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)**			
(i).	प्रचालन व्यय	37799.49	37357.81	45160.30
(ii).	मूल्यह्रास	4579.31	4622.43	4918.18
(iii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	8219.00	9516.48	9943.95
(iv).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	8888.88	7830.35	27467.23
	उप-योग 1=(i)+(ii)+(iii)+(iv)	**59486.68**	**59327.07**	**87489.66**
(2).	**घटाए : समायोजन**			
(i).	संपदा संबंधी व्यय			
	(क). प्रचालन व्यय	640.42	862.37	1192.08
	(ख). मूल्यह्रास	22.00	23.00	23.63
	(ग). प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	355.17	432.66	580.59
	(घ). आबंटित एफएमई	342.82	337.87	479.59
	उप-योग 4(क)(i)=[(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	**1360.41**	**1655.9**	**2275.89**
(ii).	ऋणों पर ब्याज	15.00	15.00	15.00
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, का 4/5 जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बाकाया, अनुग्रह भुगतान का बाकाया, आदि (प्रत्येक मद को सूचीबद्ध करें)			
	(क). मजदूरी संशोधन बकाया	0.00	0.00	0.00
	(ख).	0.00	0.00	0.00
	(ग).	0.00	0.00	0.00
	उप-योग 2(क)(iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	0.00	0.00	0.00
(iv).	पेंशन निधि में अंशदान 4/5	4351.20	4480.00	16276.00
(v).	प्रचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अतिरिक्त प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।			
	(क). प्रचालन व्यय	0.00	0.00	0.00
	(ख). मूल्यह्रास	0.00	0.00	0.00
	(ग). प्रबंधन और प्रशासनिक आबंटन उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00
	(घ). आबंटन एफएमई	0.00	0.00	0.00
	उप योग 2(क)(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	**0.00**	**0.00**	**0.00**

	कुल योग 2(क) = 2(क)(i) + 2(क)(ii) + 2(क)(iii) + 2(क)(iv) + 2(क)(v) + 2(क)(vi)	**5726.61**	**6150.90**	**18566.89**
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)	**53760.07**	**53176.17**	**68922.77**
(4).	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वर्ष1 + वर्ष 2 + वर्ष 3] / 3	58619.67		
(5).	**नियोजित पूंजी**			
	(i). 31.03.2014 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	82882.71		
	(ii). 31.03.2014 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	31882.98		
	(iii). घटाए: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31.03.2014 के अनुसार संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	367.32		
	(iv). घटाए : लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2014 के अनुसार बीओटी प्रचालक को अंतरित निवल परिसंपत्तियों, यदि कोई हो, का निवल मुल्य।	0.00		
	(v). घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने वाले लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2014 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	0.00		
	(vi). जोड़े : कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यकारी पूंजी			
	(क). माल सूची	68.97		
	(ख). विविध देनदार	1855.33		
	(ग). रोकड़	31.54		
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	1955.84		
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]	116354.21		
(6).	**क्रम संख्या 5 (vii) पर कुल नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत**	18616.67		
(7).	**31 मार्च, 2014 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)[(4)+ (6)]**	77236.34		
(8).	**वर्ष 2014-15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @ 100% की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात @6% (7*1.06)**	**81870.52**		
(9).	**वर्ष 2015-16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @ 100% की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात @ 3.82% (8*1.0382)**	**84995.46**		
(10).	**अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)**	**84995.46**		
(11).	**प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 10 में आकलित**	**85011.92**		

(ii). (क). वर्तमान प्रशुल्क में प्रस्तावित औसत वृद्धि 37.36 प्रतिशत है। कांडला और वादिनार में विभिन्न कार्यकलापों में केपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि इस प्रकार है:

क्र.सं.	कार्यकलाप	प्रस्तावित वृद्धि % में
I	कांडला	
क.	पोत संबंधी प्रभार	
1.	पत्तन देयताएं	25%
2.	पाइलटेज आदि	25%
3.	बर्थ किराया (क्रेन बर्थ)	100%
4.	बर्थ किराया (क्रेन रहित बर्थ)	50%
5.	तरल बर्थ/धारा देयताएं/लंगरगाह	40%
6.	शुष्क गोदी प्रभार	100%
ख.	कार्गो संबंधी प्रभार	
(I)	घाटशुल्क प्रभार	
1.	कोयला और उर्वरक	40%
2.	खाद्यान (बल्क)	67%
3.	खली और चारा	67%
4.	नमक	400%
5.	पीओएल उत्पाद	90%
6.	खाद्य तेल और जोखिम रहित रसायन	67%
7.	इमारती लकड़ी	25%
8.	अन्य वस्तुएं	25%
9.	बोरा बंद चीनी और खाद्यान	**शून्य**
10.	कंटेनर में बंद कार्गो	**शून्य**
(II)	लाइसेंस शुल्क (खुला स्थान)	100%
	(ढ़का हुआ)	55%
(III)	विलंब शुल्क	25%
(IV)	कंटेनर भंडार प्रभार	**शून्य**
(VII)	ऑन बोर्ड श्रमिक प्रभार	**शून्य**
(VIII)	विविध प्रभार	25%
II	वादिनार	
1.	पत्तन देयताएं	150%
2.	पाइलटेज आदि	109.70%
3.	बर्थ किराया, लंगरगाह आदि	40%
4.	घाटशुल्क - कच्चा तेल	50%

टिप्पणी : कांडला दरें तुना पत्तन पर भी लागू होंगी।

(ख). केपीटी ने प्रारूप प्रस्तावित दरमान भेजे हैं।

(ग). 2015-16 के लिए कार्यकलाप-वार वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) और प्रस्तावित वृद्धि के पश्चात राजस्व का ब्यौरा नीचे दिया गया है।

(रूपये करोड़ में)

क्र.सं.	**कार्यकलाप**	**2015-16 के लिए एआरआर**	**प्रस्तावित वृद्धि पर राजस्व आकलन**	**अंतर**
1	कार्गो और विविध आय	298.23	235.47	62.76
2	पोत संबंधी प्रभार	485.84	376.89	108.94
3	वादिनार	65.88	235.66	-171.86
	योग	849.95	850.11	-16.46

(iii). केपीटी ने वर्ष 2014-15 के दौरान पत्तन द्वारा वास्तविक प्रहस्तित यातायात के आधार पर प्रस्तावित प्रशुल्क का विस्तृत राजस्व आकलन फार्म न 3 में भेजा है।

(iv). केपीटी द्वारा वार्षिक राजस्व वसूली का आकलन 849.95 करोड़ रूपये के वार्षिक राजस्व के प्रति 850.11 करोड़ रूपये का किया है। अतिरिक्त राजस्व वसूली 16.00 लाख रूपये की सीमांत राशि निकलती है।

(v). **फार्म 5 में केपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक निम्नवत् हैं:-**

क्र. सं.	**निष्पादन प्रतिमान**	**प्रस्तावित निष्पादन मानक**
(1)	**कार्गो संबंधी सेवाएं**	
(क)	बड़े कार्गो समूहों के संबंध में औतस पोत बर्थ दिवस उत्पादन (टनों में)	
	(i) ब्रेक बल्क	3755
	(ii) शुष्क बल्क	13516
	(iii) कंटेनर	3545
	(iv) तरल	25175
	(v) समग्र	15850
(ख)	कंटेनरों के संबंध में औसत मूव प्रति घंटा (टीईयू में)	18
(2)	**पोत संबंधी सेवाएं**	
(क)	पोतों का औसत टर्न-अराउंड समय (दिनों में)	5.00
(ख)	पोतों का औसत बर्थिंग पूर्व समय (दिनों में)	2.30
(3)	**पत्तन द्वारा संगत पाया गया कोई अन्य प्रतिमान**	---

(vi). बोर्ड ने 11 दिसम्बर, 2015 को आयोजित हुई अपनी बैठक में उपरोक्त दरमानों के संशोधित प्रस्ताव का अनुमोदन किया है। बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त उनके अनुमोदन के बाद भेज दिये जायेंगे।

6.1. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा पर, सूचना में कुछ कमियां पाई गईं। इसलिए, केपीटी को 02 मार्च, 2016 के हमारे पत्र के द्वारा निम्निलखित मुद्दों पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया।

(i). प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2015 के खंड 5.2 के अनुसार महापत्तन न्यास 15 दिनों की समयावधि के भीतर संबंधित हितधारकों/प्रयोक्ताओं की टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए पत्तन एवं महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का अधिकृत ई-मेल पता देते हुए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ मसौदा दरमान अपने वेबसाइट पर डालेंगे। लेकिन, केपीटी ने प्रारूप दरमानें और प्रस्तावित निष्पादन मानकों के साथ प्रस्ताव को अपनी वेबसाइट में दर्शाने के विषय में कोई सूचवना नहीं दी है। पुष्टि करें कि महापत्तन न्यास 15 दिनों की समयावधि के भीतर संबंधित हितधारकों/प्रयोक्ताओं की टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए पत्तन एवं महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का अधिकृत ई-मेल पता देते हुए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ मसौदा दरमान अपने वेबसाइट पर डाल दिया है और सभी संबंधित हितधारकों/प्रयोक्ताओं को, संलग्न सूची के अनुसार, उसके संबंध में पत्र भी भेजें और कार्रवाई पूरी हो जाने पर प्राधिकरण को भी सूचित करें।

(ii). प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2015 के खंड 5.3 के अनुसार महापत्तन न्यास पत्तन प्रयोक्ताओं से प्राप्त हुई टिप्पणियों पर अपने उत्तर पत्तन प्रयोक्ताओं से टिप्पणियां प्राप्त होने की अंतिम तारीख से 15 दिनों के भीतर इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा। केपीटी को पत्तन प्रयोक्ताओं से प्राप्त हुई टिप्पणियों पर अपने उत्तर पत्तन प्रयोक्ताओं से टिप्पणियां प्राप्त होने की अंतिम तारीख से 15 दिनों के भीतर इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करना है।

(iii). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.1 और 2.6 के और प्रशुल्क नीति, 2015 को कार्यान्वित करने के लिए प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 2.1 और 2.9 के अनुसार फार्म 1 में वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का परिकलन और फार्म 3 में प्रस्तावित दरमानों पर राजस्व का आकलन प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा प्रमाणित किया जायेगा। लेकिन, केपीटी द्वारा प्रस्तुत फार्म-3, राजस्व आकलन प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा प्रमाणित नहीं है। केपीटी को राजस्व आकलन प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा प्रमाणित कराकर भेजना है जैसा प्रशुल्क नीति, 2015 में अपेक्षित है।

(iv). वर्ष 2011-12, 2012-13, 2013-14 वर्षों में प्रत्येक वर्ष की वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं की एक प्रति भी भेजें/वर्ष 2014-15 की प्रशासनिक रिपोर्ट के साथ लेखापरीक्षित लेखाओं की प्रति भी भेजें।

(v). विषयक प्रस्ताव का अनुमोदन करते हुए बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त की प्रति भी भेजें जैसा पत्तन ने स्वीकार किया है।

6.2. केपीटी ने 16 मार्च, 2016 और 19 मार्च, 2016 के अपने ई-मेल द्वारा निम्नलिखत उत्तर दिया है:-

(i). केपीटी ने पुष्टि की है कि उसने 20 फरवरी, 2016 को अपनी वेबसाइट पर प्रस्तावित दरमान और निष्पादन मानको को डाल दिया है और उसकी संसूचना ई-मेल द्वारा संबंधित हितधारकों/प्रयोक्ताओं (सूची प्रस्तुत) को दे दी है।

(ii). प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित फार्म नं. 3 भेज दिया है जैसा कि प्रशुल्क नीति, 2015 में अपेक्षित है।

(iii). वर्ष 2011-12, 2012-13, 2013-14 और 2014-15 के लिए प्रत्येक वर्ष की वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट, लेखापरीक्षित लेखाओं के साथ, भेज दी हैं।

(iv). 11 दिसम्बर, 2015 को आयोजित 8वीं आम बैठक में केपीटी के न्यासी मंडल द्वारा पारित बोर्ड संकल्प संख्या 130 की प्रति भेजी है जिसमें सामान्य संशोधन प्रस्ताव का अनुमोदन किया गया है।

6.3. केपीटी ने अपने 19 मार्च, 2016 के पत्र में दरमानों के संशोधन के प्रस्ताव का अनुमोदन करने वाली 11 दिसम्बर, 2015 और 12 दिसम्बर, 2015 को आयोजित 8वीं आम बैठक के बोर्ड के संकल्प की प्रति प्राधिकरण को अनुमोदन और अधिसूचना के लिये भेजते समय निम्नलिखित निवेदन किए:-

(i). (क). 12 फरवरी, 2015 को आयोजित बैठक में बोर्ड ने चर्चा के बाद आवागमन अवधि को 60 दिन से बढ़ाकर 90 दिन करने पर विचार किया जो प्रस्तावित दरमानों के साथ-साथ वर्तमान और प्रस्तावित सोपाधिकताओं की तुलना करते समय गलती से छूट गया था।

(ख). इसलिए अध्याय III – कार्गो संबंधी प्रभार क्रमांक 8 के अंतर्गत, सामान्य कार्गो पर पैरा 2.5 लाइसेंस (भंडार) शुल्क के अंतर्गत निम्नलिखित सोपाधिकता जोड़े जाने का अनुरोध किया:-

"यदि कोई कार्गो किराया शर्तों के अधीन 90 दिनों के लिए निर्मुक्त रहता है, उसे 90 दिनों की समाप्ति के तत्काल बाद आवागमन शर्तों पर समझा जायेगा"।

(ii). (क). उपरोक्त के अतिरिक्त, चूंकि, 01 जनवरी, 2016 से पाली के समय में परिवर्तन हो गया है इसलिए, बोर्ड ने निर्णय लिया है कि पाली समय 08.00 बजे से 16.00 बजे के स्थान पर 06.00 बजे से 14.00 बजे तक किया जाए।

(ख). इसलिए, पैरा संख्या 7 का पाद टिप्पण संख्या 02 को अर्थात अध्याय 4 के विविध सेवा शीर्ष के अंतर्गत इस्पात फ्लोटिंग शुष्क गोदी के लिए प्रभार अनुसूची में निम्नवत् संशोधन करने का अनुरोध किया जाता है:

1. अध्याय 4, विविध सेवा, पैरा संख्या 7 अर्थात इस्पात फ्लोटिंग शुष्क गोदी, टिप्पणी संख्या 2:

"*शुष्क गोदी में उपलब्ध सुविधाएं अर्थात स्टेगिंग, समुद्री पानी, टॉयलेट-बाथरूम, आदि शुष्क गोदी के भीतर पोतों के विराम के दौरान ही नि:शुल्क उपलब्ध करवाई जाएंगी परंतु इसकी उपलब्धता के अधीन। शुष्क गोदी क्रेनें प्रति घंटा आधार पर प्रभावित की जाएंगी परंतु उनकी उपलब्धता के अधीन। दिन की पाली के दौरान शुष्क गोदी क्रेनों के प्रावधान के लिए, रू. 2540/-प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से किराया प्रभार वसूल किया जाएगा। यदि दिन पाली के बाद अर्थात 14.00 बजे के बाद प्रयोग किया जाता है, तो प्रभार रविवार एवं अवकाश दिवसों सहित दिन पाली प्रभारों के दोगुना होंगे। दिन पाली/रविवारों एवं अवकाश दिवसों के बाद न्यूनतम किराया अवधि चार घंटों के लिए होगी।"*

(ग). पत्तन ने अध्याय IV, विविध सेवाएं के अंतर्गत अनुसूची -3-कार्गो प्रहस्तन प्रयोजन के लिए चल क्रेनों, फार्कलिफ्ट्स आदि के किराया प्रभार के नीचे टिप्पणी संख्या 2 को भी निम्नवत् संशोधित करने का अनुरोध किया गया:

'क्रेनों और अन्य कार्गों प्रहस्तन उपस्कर के लिए पार्टियों से अपेक्षा की जाती है कि वे दिन की तीसरी पाली और अगले दिन की पहली और दूसरी पाली के लिए कार्यदिवसों के स्थान पर 1230 बजे तक मांग पत्र जमा करना होगा उपस्कर स्टॉक तथा उपस्कर की उपलब्धता की शर्त पर उपलब्ध करवाया जाएगा।'

7.1. केपीटी की 16 मार्च, 2016 की ई-मेल से यह देखा गया है कि उसकी वेबसाइट पर सामान्य संशोधन प्रस्ताव डाल देने की सूचना देने के लिए केपीटी द्वारा दी गई प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता एसोसिएशन की सूची में निम्नलिखित प्रयोकताओं/प्रयोक्ता ऐसोसिएशनों को शामिल नहीं किया गया:

(i) कंटनेर्स शिपिंग लांईन्स एसोसिएशन (पंजीकृत)
(ii) ईफ्फको
(iii) कच्छ स्माल स्केल साल्ट मैनुफैक्चरर्स एसोसिएशन
(iv) ऑल इंडिया शिपर्स काउंसल
(v) ऑल इंडिया ग्रेन एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन
(vi) सौराष्ट्र स्टीमशिप एजेंट्स एंड स्पलायर्स एसोसिएशन।

7.2. अत: केपीटी को 22 मार्च, 2016 के हमारे पत्र द्वारा इन 6 प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संघों को अपनी दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव को वेबसाइट पर डालने तथा 15 दिनों के भीतर अपनी टिप्पणियां देने के लिए प्राधिकरण और केपीटी की विनियुक्त ई-मेल आईडी की सूचना देने का अनुरोध किया गया।

8. संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से विषयक प्रस्ताव पर प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में केपीटी को भेजा गया। केपीटी ने अपने 22 मार्च, 2016, 11 अप्रैल, 2016 और 22 अप्रैल, 2016 के अपने पत्रों द्वारा उत्तर भेजे।

9.1. कांडला पत्तन स्टीवडोर्स एसोसिएशन (केपीएसए) 6 अप्रैल, 2016 को अपने ई-मेल के द्वारा सूचित किया कि उन्हें पूरा प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है अत: टिप्पणियां नहीं दे सके। कांडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंटस एसोसिएशन (केपीएसएए) ने 06 अप्रैल, 2016 के अपने ई-मेल के द्वारा दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए केपीटी से प्रस्ताव को यथाशीघ्र भेजने का अनुरोध किया ताकि वे सुनवाई के लिए व्यापार के साथ चर्चा कर सकें। इसलिए, केपीटी को हमारे 07 अप्रैल, 2016 के पत्र के द्वारा प्रस्ताव को केपीएसए, केपीएसएए और अन्य प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों के साथ साझा करने तथा उसकी सूचना प्राधिकरण को देने का अनुरोध किया गया।

9.2. प्रत्युत्तर में, केपीटी ने अपने 11 अप्रैल, 2016 के ई-मेल में बताया कि प्राधिकरण द्वारा 28.01.2015 के पत्र संख्या एएमपी/21/2009-डब्ल्यूएस के द्वारा परिचालित महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण नीति, 2015 के पैरा 5.4 के अनुसार महापत्तन न्यास 15 दिनों की समयावधि के भीतर संबंधित हितधारकों/प्रयोक्ताओं की टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए पत्तन एवं महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का अधिकृत ई-मेल पता देते हुए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ मसौदा दरमान अपने वेबसाइट पर डालेंगे। केपीटी ने 20.02.2016 को केपीटी की वेबसाइट पर निष्पादन मानकों के साथ प्रस्तावित दरमानों को डालकर केपीटी ने इसका अनुपालन किया है। केपीटी वेबसाइट पर प्रस्तावित दरमानों को डालने और उस पर अपनी टिप्पणियां, यदि कोई हो, 15 दिन के भीतर देने संबंधी सूचना सभी प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संघों को दी गई थी। तथापि, उसने हमें इस मामले में समीक्षा करने और सलाह देने का अनुरोध किया है।

10.1. इसी बीच, मैसर्ज कांडला स्टीवडोर्स एसोसिएशन लिमिटेड (केएसएएल) ने 12 अप्रैल, 2016 के अपने ई-मेल से बताया है कि एसोसिएशन को केपीटी का उक्त प्रस्ताव नहीं मिला है। प्रस्ताव प्राप्ति के अभाव में, केएसएएल ने उसका अध्ययन/विश्लेषण नहीं किया और इन स्थितियों में वह उस प्रस्ताव पर कोई सार्थक टिप्पणियां देने में असमर्थ है।

10.2. केएसएएल ने कहा है कि केपीटी ने अपनी वेबसाइट पर व्याख्यात्मक टिपणियों, राजस्व अपेक्षाओं आदि के बिना केवल निष्पादन मानको के साथ प्रस्तावित दरमानों को ही डाला है। वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार, उसे केपीटी का विस्तृत प्रस्ताव प्राप्त होने की आशा थी जो अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है। इसलिए, केएसएएल ने इस प्राधिकरण को अनुरोध किया है कि वह उसे केपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए उसके पूरे प्रस्ताव को भेजने का कष्ट करे ताकि केएसएएल विस्तार से समीक्षा और विश्लेषण कर सके और केएसएएल प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां दे सके ।

10.3. केएसएएल ने यह अनुरोध भी किया है कि इस विशिष्ट विषय पर संयुक्त सुनवाई को पुनर्निर्धारित किया जाये और प्राधिकरण से केपीटी का प्रस्ताव प्राप्त होने के पश्चात् पर्याप्त समय प्रदान करने के बाद निर्धारित की जाए।

11.1. उक्त स्थिति को देखते हुए, केपीटी को हमारे 15 अप्रैल, 2016 के पत्र के द्वारा पुन: अनुरोध किया गया कि वह केपीएसए, केपीएसएसए, केएसएएल और अन्य संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों के साथ संपूर्ण प्रस्ताव को साझा करे और उसकी सूचना इस प्राधिकरण को भी दे।

11.2. प्रत्युत्तर में, केपीटी ने मई, 2016 के पत्र के द्वारा सूचित किया कि जैसा केएसएएल और केपीएसएए ने अनुरोध किया है कांडला पत्तन न्यास के दरमानों के सामान्य संशोधन में सुविचारित प्रगति अधीन कार्य का ब्यौरा तथा व्यय का ब्रेक-अप सभी प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को ई-मेल से भेज दिया है और केपीटी की वेबसाइट पर भी डाल दिया गया है।

12. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, यह पाया गया है कि केपीटी के प्रस्ताव में कुछ कमियां/अंतर रह गए हैं। इसलिए, केपीटी से 18 अप्रैल, 2016 के हमारे पत्र के द्वारा प्रशुल्क नीति, 2015 के उपबंधों का 25 अप्रैल, 2016 का पालन करने का अनुरोध किया गया। 09 मई, 2016 को अनुस्मारक भेजा गया। केपीटी ने बाद में संयुक्त सुनवाई के पश्चात अपने 27 मई, 2016 के पत्र के द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण दिया जिनकी आगामी पैराओं में व्याख्या की गई है।

13.1. इस मामले में, 20 अप्रैल, 2016 को केपीटी के परिसर में संयुक्त सुनवाई की गई। केपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षेप में पावर-पाईंट प्रस्तुतिकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में केपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन दिए।

13.2. जैसी संयुक्त सुनवाई में सहमति हुई, केपीटी को हमारे 26 अप्रैल, 2016 के पत्र और 09 मई, 2016 के अनुस्मारक और 10 मई, 2016 के (अ.शा.) पत्र के द्वारा संयुक्त सुनवाई कार्यवाही के दौरान उसे निम्नलिखित मुद्दों पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया था।

(i). संयुक्त सुनवाई के दौरान, इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लि. (आईओसीएल) ने अपने 2 पत्रों अर्थात एक वादिनार के पाइपलाइन प्रभाग से और दूसरा कांडला के वाणिज्य प्रभाग से और गांधीग्राम वाणिज्य और उद्योग मंडल (जीसीसीआई) ने अपने लिखित निवेदन रखे। प्रत्येक लिखित निवेदन की प्रति केपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई। केपीटी को इन प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा उठाये गए मुद्दों पर अपनी टिप्पणियां तत्काल देनी हैं।

(ii). अन्य प्रयोक्ताओं को, इस प्राधिकरण के साथ, केपीटी को 27 अप्रैल, 2016 तक अपनी टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया गया। केपीटी को प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया उसके 3 दिन के भीतर देनी है।

(iii). हमारे 18 अप्रैल, 2016 के समसंख्यक पत्र के द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण 25 अप्रैल, 2016 तक दिया जाना था अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है। केपीटी तत्काल उत्तर दे।

13.3. ऊपर पहले और दूसरे मुद्दे के संदर्भ में केपीटी ने हमारे 9 मई, 2016 के अनुस्मारक के बाद 26 मई, 2016, 27 मई, 2016 और 01 जून, 2016 को अपनी टिप्पणियां भेजी।

13.4. जहां तक आईओसीएल और वीओटीएल द्वारा वादिनार स्थित तेल प्रहस्तन एजेंसियों को अलग से बैठक करने का अवसर देने का प्रश्न है, इस पर आगामी पैरा में चर्चा की गई है।

13.5. उपरोक्त तीसरे मुद्दे के संदर्भ में केपीटी ने, हमारे 09 मई, 2016 के अनुस्मारक के पश्चात, अपने 27 मई, 2016 के पत्र और 17 जून, 2016 के ई-मेल द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण दिया। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर केपीटी के उत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा वांछित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण	केपीटी का उत्तर
1.	<u>सामान्य:</u>	
(i).	केपीटी को 22 मार्च, 2016 के पत्र संख्या टीएएमपी/18/2016-केपीटी द्वारा 6 प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को यह सूचना देने का अनुरोध किया गया कि महापत्तन न्यास 15 दिनों की समयावधि के भीतर संबंधित हितधारकों/प्रयोक्ताओं की टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए पत्तन एवं महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का अधिकृत ई-मेल पता देते हुए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ मसौदा दरमान अपने वेबसाइट पर डालेंगे। तथापि, केपीटी से इस संबंध में कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है। केपीटी इस संबंध में की गई कार्रवाई की पुष्टि करे और हमें सूचित करते हुए उस पत्र की प्रति भेजें।	जैसा अनुरोध किया गया 6 प्रयोक्ताओं में से 5 को 06.04.2016 को ई-मेल द्वारा केपीटी की वेबसाइट पर प्रारूप दरमानों को डालने की सूचना दी गई उसकी प्रति भेजी जाती है।
(ii). (क)	कस्टमस ब्रोकर्स एसोसिएशन (सीबीए) पूर्व में कांडला पत्तन कस्टम हाऊस एजेंट एसोसिएशन नाम से ख्यात ने बताया कि माननीय गुजरात उच्च न्यायालय के समक्ष एक पीआईएल संख्या 276/2013 लंबित है और इसलिए जब मामला न्यायाधीन हो तो केपीटी द्वारा चाहे गए दरमान संशोधन का परीक्षण किया जाना चाहिए। केपीटी को सीबीए द्वारा उठाये गए मुद्दे का परीक्षण करना चाहिए और पुष्टि करें कि दरमानों के संशोधन के लिए केपीटी के प्रस्ताव पर विचार करने में इस प्राधिकरण पर कोई प्रतिबंध नहीं है।	पीआईएल संख्या 276/2013 को माननीय गुजरात उच्च न्यायालय ने 04.12.2015 के अपने मौखिक आदेश से निपटा दिया है।
(ख)	कांडला पोर्ट स्टीवडोर्स एसोसिएशन (केपीडीएसए) ने अपनी टिप्पणियां भेजते समय यह बताया कि चूंकि, लंगरगाह में श्रमिकों का प्रयोग नहीं	वस्तुत: विंच आपरेटर, सिगनलमैन, और लीडर सहित, गैंग, सभी स्टीवडोरों द्वारा बुक किये जाते हैं और उनकी

	होता, पत्तन उसके लिए उगाही नहीं कर सकता। यह सरकार के दिशानिर्देशों माननीय उच्चतम न्यायालय के आदेशों और अधिकरण पंचाटों का उल्लंघन है। केपीटी को केपीडीएसए द्वारा उठाये गए मुद्दों पर विशिष्ट टिप्पणी देनी है और केपीडीएसए द्वारा संदर्भित माननीय उच्चतम न्यायालय के आदेशों का सार प्रस्तुत करें।	उपस्थिति भी भेजी जाती है और पाली-दर-पाली आधार पर स्टीवडडोर्स द्वारा सूचित किया जाता है। दैनिक रिटर्न के आधार पर इन कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों के उनकी उत्तम उत्पादकता के लिए निर्धारित दातम के अतिरिक्त उजरती दर पर भुगतान किया जाता है। इसके अतिरिक्त, स्टीवडार्स ही बीच-सागर में पोतों पर श्रमिकों के ले जाने की व्यवस्था करते हैं।
(iii).	केपीटी के बोर्ड द्वारा दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव पर दिया गया अनुमोदन, स्टील, कोयला आदि जैसी बड़ी मदों की प्रहस्तन दरो में उपयुक्त घटौती, निजी प्रहस्तन उपस्कर संबंधी प्रभारों की अनुसूची के विलोप के साथ-साथ मुख्य वस्तुओं की दरों की समीक्षा के अधीन था। केपीटी पुष्टि करे कि उसके 22 फरवरी, 2016 और 19 मार्च, 2016 के पत्र द्वारा इस प्राधिकरण के समक्ष दायर दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव में उसके बोर्ड द्वारा आरोपित शर्तों को प्रभाव दिया गया है।	स्टील, कोयले आदि की दरों में घटौती के मुद्दे पर विचार किया गया है और यह बताना है कि उत्पादकता सम्बद्ध प्रोत्साहन योजना बनाई जा रही है और उसे अनुमोदन के लिए सक्षम प्राधिकारी के पास प्रस्तुत किया जायेगा।
(iv).	यह स्मरण कराया जाता है कि पोत परिवहन मंत्रालय से सम्बद्ध संसद सदस्यों की परामर्शदात्री समिति की 15 अप्रैल, 2013 को आयोजित बैठक के कार्यवृत्त में सचिव (पोत परिवहन) के अध्यक्ष केपीटी को दिये गए निदेश दर्ज हैं कि दरमानों को बढ़ाने के लिए प्रस्ताव को आशोधित किया जाए ओर संयुक्त सचिव (पत्तन) के साथ परामर्श करते हुए प्राधिकरण को नया प्रस्ताव भेजा जाए। इस संदर्भ में केपीटी ने 02 सितम्बर, 2014 के अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में बताया कि यातायात प्रबंधक और उप सीएओ ने इस विषय पर 19 फरवरी, 2014 को तत्कालीन संयुक्त सचिव (पत्तन) और निदेशक (पीडी) से चर्चा की थी। विस्तार से चर्चा के बाद, केपीटी को सलाह दी गई थी कि उनका यातायात घटता जा रहा है दरों के संशोधन के लिए सावधानी से काम लेना चाहिए। केपीटी का पत्र बताता है कि केपीटी को कांडला प्रभाग में लागत में वृद्धि के प्रभाव को कम करने और वादिनार प्रचालनों में उपयुक्त वद्धि करने की सलाह दी गई। संशोधन करते समय, केपीटी को सलाह दी गई कि वह यह सुनिश्चित करे कि संशोधन 50 प्रतिशत वृद्धि के भीतर रहे। एमओएस द्वारा जारी नई प्रशुल्क नीति, 2015 को ध्यान में रखकर केपीटी का 02 सितम्बर, 2014 का प्रस्ताव इस सलाह के साथ बंद कर दिया गया कि प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन नया प्रस्ताव रखा जाए। प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत दायर वर्तमान प्रस्ताव में, यह देखा जाता है कि कुछेक मदों में प्रस्तावित वृद्धि 50 प्रतिशत से भी अधिक है।केपीटी को परीक्षण करना होगा कि क्या संयुक्त सचिव (पत्तन) द्वारा केपीटी को दिये गए निदेश, जैसे कि पूर्व के पैरा में बताया गया है, वर्तमान प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव पर विचार किया गया है। यदि हां, केपीटी, अपने प्रस्ताव में उपयुक्त संशोधन करने पर विचार कर सकता है।	जैसाकि ऊपर बताया गया है, संयुक्त सचिव (पत्तन) और निदेशक (पीडी) की सलाह के अनुसार, केपीटी ने 02 सितम्बर, 2014 के पत्र के द्वारा अपना सामान्य संशोधन प्रस्ताव दायर किया, जिसमें वादिनार प्रभाग में भी उपयुक्त वृद्धि का प्रस्ताव किया था और यह सुनिश्चित किया गया था कि सभी कार्यकलापों में वृद्धि 50 प्रतिशत के भीतर ही रहे। लेकिन, उक्त प्रस्ताव को प्राधिकरण द्वारा यह कहते हुए लौटा दिया कि केपीटी मंत्रालय द्वारा 13 जनवरी, 2015 के पत्र संख्या 8(1)2014-टीएएमपी जारी ''महापत्तन न्यासों के प्रशुल्क निर्धारण की नीति, 2015'' के अनुसर फिर से नया प्रस्ताव प्रस्तुत करे। तदुनसार, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2015 के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा निकाली गई और दरों का प्रस्ताव ''यातायात क्या वहन कर सकता है'' के सिद्धांत और वर्तमान बाजार प्रवृत्तियों आदि पर विचार करने के बाद प्रस्तावित किया गए हैं।
2.	**<u>फार्म सं. 1</u>**	
(i).	प्रशुल्क नीति, 2015 का खंड 2.2 (iii) विनिर्दिष्ट करता है कि संपदा संबंधी सारे व्यय एआरआर के परिकलन में जोड़े नहीं जायेंगे। लेकिन, फार्म 1 से यह देखा जाता है कि केपीटी ने वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए क्रमश: 640.12 लाख रूपये 862.37 लाख रूपये और 1192.08 लाख रूपये प्रचालन व्यय में से निकाले गए हैं और 22.00 लाख, रूपये 23.00 लाख रूपये और 23.63 लाख रूपये मूल्यह्रास में से निकाले गए हैं जो वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के वार्षिक लेखाओं में 2613.76 लाख रूपये, 3267 .83 लाख रूपये और 3755.32 लाख रूपये संपदा कार्यकलाप के वास्तविक प्रचालन व्ययों और	वार्षिक लेखाओं के अनुसार संपदा कार्यकलापों के प्रचालन व्यय में गोपालपुरी और कांडला कालोनी के अनुरक्षण पर किये गए व्यय शामिल हैं अत: उन्हें संपदा कार्यकलाप से निकाल दिया गया है वार्षिक लेखाओं के अनुसार व्यय और प्रस्ताव में सुविचारित व्यय का ब्यौरा अनुलग्नक-ख में दिया गया है।

	274.63 लाख रूपये 283.99 लाख रूपये और 326.40 लाख रूपये मूल्यह्रास के प्रति हैं। इन आंकडों के बेमेल होने के कारण स्पष्ट नहीं किये गए हैं। केपीटी को संपदा कार्यकलाप के प्रचालन व्ययों और मूल्यह्रास को छोड़ने के लिए विचार करना है जैसा कि वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में सूचित किया गया है।	
(ii).	जबकि 31.03.2014 को नियोजित पूंजी निकालते समय, केपीटी ने संपदा कार्यकलाप से संबंधित निवल स्थायी परिसंपत्तियों में से 367.32 लाख रूपये को निकाल दिया है। वार्षिक लेखे 2013-14 से यह देखा जाता है कि स्वयं भूमि की ही निवल परिसंपत्तियां 3,470.24 लाख रूपये की हैं। इसलिए, केपीटी निकाले जाने के लिए सुविचारित संपदा कार्यकलाप की निवल स्थायी परिसंपत्ति का पुन:परीक्षण कर और उसके समर्थन में प्रक्रिया प्रस्तुत करें।	3470.24 लाख रूपये की भूमि की निवल स्थायी परिसंपत्ति में कार्गो जेटी क्षेत्र में भूमि के विकास के लिए किया गया पूंजी निवेश निहित है। चूंकि, उक्त पूंजी व्यय पत्तन के कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए व्यय किया गया है इसलिए उसे 31.03.2014 को नियोजित पूंजी का आकलन करने के लिए, छोड़ दिया गया है। वार्षिक लेखाओं के अनुसर भूमि को निवल स्थायी परिसंपत्ति का ब्यौरा जैसा प्रस्ताव में सुविचारित किया गया है, अनुलग्नक 'ग' में प्रस्तुत है।
3.	<u>फार्म- 3</u>	
(i). (क)	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.5 के अनुसार प्रशुल्क नीति तैयार करने के लिए सुविचारित किया जाने वाला यातायात वर्ष 2014-15 के लिए पत्तन का अलग से अनुमानित समग्र यातायात होगा। केपीटी द्वारा वास्तविक प्रहस्तित यातयात, जैसा वर्ष 2014-15 की प्रशासनिक रिपोर्ट में सूचित किया गया है, 92.50 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) है। लेकिन, फार्म-3 के अनुलग्नक क के अनुसार घाटशुल्क प्रभार के राजस्व आकलन के लिए केपीटी द्वारा सुविचारित कुल कार्गो यातायात 65.82 एमएमटी है। राजस्व आकलन में सुविचारित कार्गौ यातायात की तुलना में वर्ष 2014-15 के लिए सूचित वास्तविक कार्गो यातायात में बेमेलता का समाधान करना होगा। केपीटी पुष्टि करें कि कार्गो प्रहस्तन सेवा से राजस्व द्वारा वास्तविक प्रहस्तित कार्गो ही है।	यातायात आंकडों का समाधान कर लिया गया है और राजस्व आकलन शीट अर्थात फार्म-3 में अद्यतन कर दिया है। इसके अतिरिक्त, यह पुष्टि की जाती हैं कि कार्गो प्रहस्तन सेवा से राजस्व आकलन केपीटी द्वारा अन्नय रूप से प्रहस्तित वास्तविक कार्गो ही है और पीपीपी यातायात को उसमें से अलग कर दिया गया है।
(ख)	केपीटी ने पोत संबंधी सेवाओं से राजस्व के आकलन के लिए पोतों का कुल जीआरटी 3,51,24,298 (विदेशी पोतों का जीआरटी – 3,29,98,866 और तटीय पोतों का जीआरटी- 21,25,432) पर सुविचार किया है। कृपया पुष्टि करें कि इस फार्म में सुविचारित पोतों का कुल जीआरटी वर्ष 2014-15 में पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत के कुल वास्तविक जीआरटी से मेल खाता है। यह भी कि पुष्टि करें कि पोत संबंधी आय के आकलन के लिए सुविचारित जीआरटी में बीओटी आपरेटरों द्वारा प्रहस्तित पोत शामिल हैं (एकेबी टीपीएल के लिए प्रहस्तित पोतों को छोड़कर जिनके लिए अलग से मैरीन संबंधी प्रशुल्क का अनुमोदन किया गया है जैसा कि बाद में मुद्दे में स्पष्ट किया गया है।	यह पुष्टि की जाती है कि वर्ष 2014-15 में पोत संबंधी आय के आकलन के लिए, बर्थ किराया आय को छोड़कर जहां वर्ष के दौरान पीपीपी द्वारा प्रहस्तित पोतों का जीआरटी निकाल दिया गया है, पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोतो के कुल जीआरटी पर फार्म-3 में सुविचार किया गया है। इसके अतिरिक्त, यह भी पुष्टि की जाती है कि एकेबीटीपीएल के लिए प्रहस्तित पोतों के जीआरटी पर उसके लिए अलग से प्रशुल्क अनुमोदन को ध्यान में रखेत हुए पोत संबंधी आय के आकलन के लिए सुविचार नहीं किया गया है।
(ii).	इस प्राधिकरण ने 15 जनवरी, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/42/2014-केपीटी के द्वारा केपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर केपीटी स्थित तुना/तेकरा पर अडानी कांडला बल्क टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एकेबीटीपीएल) द्वारा चालू शुष्क बल्क टर्मिनल पर केपीटी द्वारा प्रदान की जाने वाली मैरीन सेवाओं की पत्तन देयताओं तथा पाइलटेज शुल्क का अनुमोदन किया था। उक्त् आदेश में अनुमोदित दरों की वैधता इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित दरमानों की वैधता के साथ सह-समाप्य बनाई गई है ताकि इस प्रशुल्क की समीक्षा भविष्य में केपीटी के दरमानों के आगामी सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ की जा सके। केपीटी द्वारा एकेबीटीपीएल को आउटसोर्सिंग से दी जाने वाली मैरीन सबंधी सेवाओं के लिए किये जाने वाले विषय में पत्तन द्वारा किया गया निरूपण स्पष्ट नहीं है, इसे स्पष्ट किया जाये। केपीटी पुष्टि करे और दर्शाये कि आउट-सोर्स	यह स्पष्ट किया जाता है कि पुष्टि भी की जाती है कि केपीटी द्वारा आउटसोर्सिंग से एकेबीटीपीएल को प्रदान की जा रही मैरीन संबंधी सेवाओं के लिए किये गए व्यय को वर्तमान प्रस्ताव में शामिल नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त, तुना/तेकरा पर शुष्क बल्क टर्मिनल का प्रचालन 10.02.2015 से आरंभ हो गया है और मैरीन सेवाएं किराये पर लेने का कार्य जनवरी, 2015 से शुरू हो चुका है और वार्षिक राजस्व अपेक्षा की प्रक्रिया के लिए 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के औसत व्यय पर विचार किया गया है और इसलिए, उसमें एकेबीटीपीएल के लिए मैरीन संबंधी सेवाएं प्रदान करने पर किया गया व्यय शामिल नहीं है।

	सेवाओं द्वारा तुना/तेकरा स्थिति एकेबीटीपीएल को प्रदान की जाने वाली सेवाएं वास्तव में पत्तन द्वारा किये गए मैरीन संबंधी सेवाओं पर किया गए व्यय हैं जिन्हे एआरआर में जोड़ा नहीं गया है क्योंकि एकेबीटीपीएल के लिए मैरीन संबंधी प्रशुल्क अलग से अनुमोदित किये जाते हैं और केपीटी द्वारा राजस्व आकलन में जोड़े नहीं जाते।	
(iii).	परिकलन से यह देखा जाता है कि प्रस्तावित प्रशुल्क पर पोत संबंधी आय का आकलन करते समय, केपीटी ने 1 अमरीकी डॉलर = 60.73 रूपये की विदेशी मुद्रा विनिमय दर पर यह कहते हुए विचार किया है कि यह वर्ष 2014-15 के लिए औसत विदेशी मुद्रा विनिमय दर 1 अमरीकी डॉलर = 66.39 रूपये है। केपीटी को विदेशगामी पोतों और 40 प्रतिशत रियायत लागू करने के पश्चात तटीय पोतों से राजस्व का आकलन करते समय प्रचलित विदेशी मुद्रा विनिमय पर विचार करना चाहिए। इस संदर्भ में, यह बताया जाता है कि एनएमपीटी के हाल ही में निर्णित सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, पोत संबंधी प्रभारों से राजस्व आकलन के लिए पत्तन ने 1 अमरीकी डॉलर = 66 रूपये की विनिमय दर पर विचार किया था।	1 अमरीकी डॉलर = 66.00 रूपये की प्रचलित विनिमय दर पर विचार करते हुए प्रस्ताव का संशोधन कर दिया गया है।
(iv).	कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार महापत्तन न्यासों को वर्ष 2014-15 के लिए वास्तविक यातायात के लिए प्रस्तावित दरमानों में प्रत्येक मद के अनुसार अनुमानित आय का विस्तृत आकलन प्रस्तुत करना होगा और स्वयं यह प्रस्थापित करना होगा कि दरमानों में प्रशुल्क मदों से अब तक यथानिर्धारित राजस्व का योग सूचकांकित वार्षिक राजस्व सीमा के भीतर है। फार्म-3 का अवलोकन करने पर केपीटी द्वारा राजस्व आकलन में कुछ विसंगतिया पाई गई हैं जिन्हें संक्षेप में नीचे उजागर किया जा रहा हैं।	
(क)	सभी पोत संबंधी प्रभारों के आकलन के लिए पत्तन ने फार्म-3 के कॉलम 5 में अंकित तटीय पोतों के लिए प्रस्तावित दर पर विचार नहीं किया है। केपीटी परीक्षण करे और राजस्व अनुमानों का पुनर्निर्धारण करे।	फार्म-3 के कॉलम 5 में अंकित तटीय पोतों की प्रस्तावित दर पर विचार करते हुए पोत संबंधी प्रभार अब आशोधित कर दिये गए है।
(ख)	जहां तक पाइलटेज का संबंध है, केपीटी द्वारा राजस्व आकलन के लिए सुविचारित दूसरा स्लैब यानी 30001-60000 जीआरटी, विदेशगामी पोत और तटीय पोत के लिए प्रस्तावित दरों के संदर्भ में नहीं है। केपीटी परीक्षण करे और राजस्व आकलनों का पुनर्निर्धारण करे।	विदेशगामी और तटीय पोतों के लिए प्रस्तावित दरों पर विचार करते हुए पाइलटेज शुल्क के दूसरे स्लैब का आशोधन कर दिया गया है।
(ग)	बर्थ किराया आकलन के लिए, यह देखा है कि केपीटी ने 0.5 का कारक लागू किया है। बर्थ किरया के राजस्व आकलन में 0.5 का कारक लागू करने का कारण स्पष्ट नहीं किया गया है। कृपया स्पष्ट करें और यदि केपीटी को कोई गलती लगती है तो राजस्व का पुनर्निर्धारण करे।	बर्थ किराया आय के आकलन के लिए 4 बर्थों को क्रेन बर्थ अैर 6 बर्थों को क्रेन रहित बर्थों के रूप में लिया गया है। इसके अतिरिक्त, क्रेन रहित बर्थों के लिए 50 प्रतिशत छूट पर विचार किया गया है। अत: यह सही है।
(घ)	मूरिंग प्रभार, लंगरगाह प्रभार आदि जैसे कुछेक मदों से आकलित राजस्व के लिए केपीटी ने राजस्व का आकलन 2014-15 में अर्जित वास्तविक आय पर विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित वृद्धि के साथ की है। केपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति तटीय पोतों के लिए प्रस्तावित वृद्धि का प्रभाव को प्रग्रहण नहीं करती है जो कि विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित वृद्धि से अधिक है। केपीटी परीक्षण करे और राजस्व आकलन का पुनर्निर्धारण करे।	मंत्रालय के निदेश कि तटीय दर परिकलन यथोपरि को अस्थगित रखा जाए ध्यान में रखकर तटीय दरों में तुलनात्मक वृद्धि विदेशी दरों में प्रस्तावित वृद्धि के अनुसार की गई है।
(ड.)	वादिनार में कच्चे तेल से घाटशुल्क आय का आकलन करने के लिए, केपीटी ने वर्ष 2014-15 में प्रहस्तित यातायात नहीं दर्शाया है। केपीटी द्वारा राजस्व का आकलन वर्ष 2014-15 के लिए कच्चे तेल से वास्तविक घाटशुल्क राजस्व को प्रस्तावित 50 प्रतिशत वृद्धि को बढ़ाकर किया गया है। केपीटी को राजस्व आकलन के लिए सुविचारित कच्चे तेल के यातायात आंकड़ों को दर्शाना होगा और पुष्टि करे कि आकलन गणितीय रूप से सही हैं।	ओओटी वादिनार पर में प्रहस्तित कच्चे तेल के यातायात को अब राजस्व आकलन में दर्शा दिया गया है और तदनुसार राजस्व आकलन आशोधित कर दिया गया है।

(च)	फार्म-3 में, केपीटी ने कार्गो प्रहस्तन तथा विविध कार्यकलाप से प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व का आकलन 25175.92 लाख रूपये किया है, अर्थात 23704.18 लाख रूपये विदेशी कार्गो से और 1471.74 लाख रूपये तटीय कार्गो से। लेकिन, उक्त आकलित आय में से केपीटी ने 6552.28 लाख रूपये और 108.08 लाख रूपये की घटौती क्रमश: विदेशी व तटीय कार्गो में से सीएचडी के रूप में की और तत्पश्चात सीएचडी 4528.70 लाख रूपये और 503.19 लाख रूपये क्रमश: विदेशी और तटीय कार्गो के जोड़े और अंतत: कार्गो प्रहस्तन और विविध कार्यों से संशोधित आय के 23546.75 लाख रूपये प्रस्तावित प्रशुल्क पर सुविचार किया। केपीटी द्वारा किये गए ऐसे समायोजनों के साथ समायोजित आंकड़ों के लिए की गई वर्किंग को स्पष्ट करने की जरूरत है।	ऑन-बोर्ड श्रम प्रभारों में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया है। अत: लेखाओं के अनुसार वर्ष 2014-15 के लिए वास्तविक राजस्व आय पर विचार करते हुए सीएचडी आय में यह समायोजन किया गया है क्योंकि ऐसे बहुत से मामले होते हैं जहां रिफंड को संसाधित करना पड़ता है क्योंकि प्रति गैंग वास्तविक राजस्व बड़ी हुई उत्पादकता के आधार पर औसत राजस्व अपेक्षा प्रति मांग से अधिक है। अत: 2014-15 की वास्तविक आय पर एआरआर में सुविचार किया गया है।
(छ)	(i). फार्म-3 से यह देखा जाता है कि इसमें बहुत सी प्रशुल्क मदों/ दरमानों में प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों के राजस्व आकलन शामिल नहीं हैं। उदाहरण के लिए अध्याय- II अनुसूची 3.1. (ख) मद संख्या 1-4, अध्याय – III अनुसूची 2.6 (क), अध्याय – II अनुसूची 2.2 मद संख्या 2 से 8 और अध्याय – II अनुसूची 3.3 मद संख्या 1 से 3 आदि	अध्याय II के अंतर्गत अनुसूची 3.1. ख अब विलुप्त कर दी गई हैं। जहां तक अध्याय- III के अधीन अनुसूची 2.6(क) का संबंध है प्रस्तावित सेवा के लिए राजस्व आकलन नगण्य है अत: उस पर फार्म-3 में सुविचार नहीं किया गया। इसी प्रकार, अध्याय-3 की अनुसूची 2.2 में मद संख्या 2 से 8 के लिए राजस्व आकलन क्रमांक 1 से 8 में बदला गया है और इन्हें मद संख्या 1 के प्रति दर्शाया गया है।
	(ii). इसके अतिरिक्त, प्रारूप दरमानों में प्रस्तावित बहुत सी प्रशुल्क मदों का राजस्व आकलन फार्म 3 में नहीं किया गया है।	विविध छोटी मदों को छोड़कर, जहां राजस्व आकलन का परिमाण बताना कठिन है, प्रारूप दरमानों में प्रस्तावित सभी प्रशुल्क मदों पर फार्म-3 में राजस्व आकलन पर विचार किया गया है।
	(iii). केपीटी ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित राजस्व आकलन के लिए नई शर्तों का आशोधन/सन्निवेशन नहीं किया है।	आशोधित/ सन्निवेशन अधिकतर शर्तें सुकर बनाने प्रचालन अपेक्षाओं और बेहतर निष्पादन प्राप्ति के लिए हैं। लेकिन, केपीटी द्वारा प्रस्तावित नई शर्तों के आशोधन/ सन्निवेशन के लिए राजस्व आकलन की प्रत्येक मद का परिमाण बताना कठिन है।
	(iv). यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि फार्म-3 में केपीटी द्वारा आकलित राजस्व (जिसमें उक्त कुछेक मदों से राजस्व के अंतर्गत नहीं लाया जाता) 849.95 करोड़ रूपये वार्षिक के आकलित एआरआर के प्रति 850.11 करोड़ रूपये है। केपीटी द्वारा फार्म-3 में राजस्व आकलन के अंतर्गत नहीं लाई गई प्रशुल्क मदों से केपीटी को राजस्व उपार्जन की संभावना है। इस प्रकार 849.95 करोड़ रूपये के आकलित एआरआर, जो कि अधिकतम एआरआर होता है, के अतिरिक्त होगा। केपीटी को उसके द्वारा शामिल नहीं की गई प्रशुल्क मदों से राजस्व अनुमानों को शामिल करना होगा और संबंधित प्रशुल्क मदों में उपयुक्त प्रभाव को घटाना होगा अथवा विकल्प के तौर पर अंतर्गत नहीं लाये आकलित एआरआर के कुछ राजस्व को छोड़ना होगा ताकि सभी प्रशुल्क मदों से एकत्रित संभावित कुल राजस्व अधिकतम एआरआर से अधिक न हो सके और प्रशुल्क नीति, 2015 की उक्त विनिर्दिष्टी को पूरा किया जा सके।	वार्षिक राजस्व अपेक्षा को संशोधित करके 841.81 करोड़ रूपये कर दिया गया है और राजस्व आकलन 838.97 करोड़ रूपये पर है।
5.	**<u>पूर्वावधि अधिशेष :</u>**	
	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 4(1) के अनुसार, (क) पूर्व प्रशुल्क आदेशों, जो असमायोजित रह गए थे, में प्राधिकरण द्वारा मूल्याकित अतिरिक्त अधिशेष पत्तन न्यास द्वारा यथा इच्छित किसी निधि में महापत्तन न्यासों द्वारा अंतरित किया जाएगा। (ख) मौजूदा दरमानों के लागू होने से इस नीति के अधीन निर्धारित नए दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक की अवधि के दौरान महापत्तन न्यासों को होने वाले अतिरिक्त	अनुलग्नक घ के रूप में रखे विवरण के अनुसार वर्ष 2011-12 से 2015-16 तक के प्रत्येक वर्ष के प्रचालन अधिशेष के ब्यौरे से यह अवलोकित किया जाता है कि 5 वर्षों में प्रत्येक में घाटा हुआ है जबकि 2015-16 में 10.89 करोड़ रूपये का सीमांत अधिशेष है जोकि शेष 4 वर्षों के 318.79 करोड़ रूपये के घाटे द्वारा ऑफसैट

<table>
<tr><td></td><td>अधिशेष का मूल्यांकन किया जाना चाहिए और सामान्य रिजर्व अंतरित किया जाना चाहिए तथा पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के विकास सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए निधियों का इस्तेमाल किया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए केपीटी को ऊपर (ख) के लिए अतिरिक्त अधिशेष का निर्धारण करना है, यदि कोई है, जैसा कि उपरोक्त शुल्क नीति के खंड 4(1) में अनुरोध किया गया है और उसे सूचनार्थ भेजा जाए।</td><td>किया जाता है।</td></tr>
<tr><td>6.</td><td><u>दरमान:</u></td><td></td></tr>
<tr><td>(i).</td><td>यहां यह उल्लेख करना विचारणीय होगा कि एमओएस ने 17 सितम्बर, 2015 के अपने पत्र संख्या 8(15) 2015-टीएएमपी द्वारा इस प्राधिकरण को तत्कालीन जहाजरानी सड़क परिवहन और राजमार्ग (एमएसआरटीएच) द्वारा जनवरी, 2005 में जारी तटीय रियायत नीति में आंशिक आशोधन करने का निदेश दिया। एमओएस के उक्त निदेशों के अनुसार तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों को भारतीय रूपया बनाम अमरीकी डॉलर में विनिमय दर उतार-चढ़ाव को हिसाब में लेना चाहिए ताकि सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के लिए सदृश प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक न हों और ये प्रभार लागू विनिमय दर पर भारतीय रूपयों में लिये जायेंगे। यह भी कि, जहां तक विदेशी कंटेनरों के लिए अमरीकी डॉलरों में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधी प्रभारों का संबंध है, तटीय कंटेनरों के लिए प्रशुल्क अन्य विदेशी कंटेनरों के लिए लागू सदृश प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे और ये प्रभार लागू विनमिय दर पर भारतीय रूपयों में लिये जायेंगे।
तटीय पोतों और तटीय कंटेनरों की दरों के तत्काल निर्धारण के लिए एमओएस के निदेशों के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 05 अक्तूबर, 2015 को आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य पारित किया और केपीटी सहित सभी महापत्तनों को संसूचित किया गया। उक्त आदेश के अनुसार तटीय पोत के लिए पोत संबंधी प्रभारों के स्थान पर निम्नलिखित टिप्पणी निर्धारित की जानी है:
"तटीय पोत के लिए पोत संबंधी प्रभार 60 प्रतिशत तक होगा (विदेशगामी पोत के लिए दर के आस-पास) और परिकलन विदेशी मुद्रा उतार-चढ़ाव को हिसाब में लेकर किया जायेगा"
प्रस्तावित दरमान में उक्त टिप्पणी को अन्तर्विष्ट नहीं किया गया है। केपीटी को उक्त आदेश में अनुमोदित टिप्पणी को तटीय पोतों और कंटेनर संबंधी प्रभारों के लिए प्रस्तावित दरों के स्थान पर अंतर्विष्ट करना होगा। जिनका विदेशी प्रतिरूप डॉलरों में मूल्यवर्गित है। स्ट्राइकथ्रू/बोल्ड द्वारा किया जाना अपेक्षित आशोधन उजागर करते हुए एक उदाहरण नीचे दिया जा रहा है:-
<u>पत्तन देयताओं की अनुसूची</u>
<table>
<tr><th colspan="4">दर प्रति जीआरटी</th><th rowspan="3">उसी पोत के मामले में भुगतान की आवृत्ति</th></tr>
<tr><th colspan="2">कांडला</th><th colspan="2">वादिनार</th></tr>
<tr><th>तटीय पोत (रूपयो में)</th><th>विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर में)</th><th>तटीय पोत (रूपयो में)</th><th>विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर में)</th></tr>
<tr><td><s>15.50</s> तटीय पोत के लिए पोत संबंधी</td><td>0.4255</td><td><s>4.0655</s> तटीय पोत के लिए पोत संबंधी</td><td>0.1645</td><td>देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर</td></tr>
</table></td><td>उक्त को प्रस्तावित दरमानों में समाविष्ट नहीं किया गया है, इसके स्थान पर, हाल ही में पोत परिवहन मंत्रालय आदेशों को ध्यान में रखते हुए, जिन पर प्राधिकरण ने 26 मई, 2016 को आदेश पारित किया है, तटीय दरों में इसी प्रकार की वृद्धि की गई है जैसा कि विदेशी दरों में दिया गया है।</td></tr>
</table>

	प्रभार 60 प्रतिशत तक होगा (विदेशगामी पोत के लिए दर के आस-पास) और परिकलन विदेशी मुद्रा उतार-चढ़ाव को हिसाब में लेकर किया जायेगा"	प्रभार 60 प्रतिशत तक होगा (विदेशगामी पोत के लिए दर के आस-पास) और परिकलन विदेशी मुद्रा उतार-चढ़ाव को हिसाब में लेकर किया जायेगा" देय है।
(ii).	इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों के लिए निम्नलिखित अभिग्रहण आदेश पारित किया। केपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों से क्रम संख्या (क) और (ड.) पर हमारे पत्रों के द्वारा दरमानों में उपयुक्त टिप्पणी शामिल करने का अनुरोध किया गया था ।	
(क)	महापत्तन पर तटीय पोतों की प्राथमिकता बर्थिंग संबंधी दिशानिर्देशों के बारे में 28 नवम्बर, 2014 का आदेश संख्या टीएएमपी/52/2014-सामान्य	उक्त सामान्य अभिग्रहण आदेशों/पत्रों में निर्दिष्ट उपबंधों को नीचे दिये गए ब्यौरे अनुसार प्रस्तावित दरमानों में अंतर्विष्ट किया गया है: (क) अध्याय I, 1.1(i) (ख) अध्याय I 1.2(i) क, ख और ग (ग) अध्याय – I 1.2 (xv) (घ) अध्याय – III, 1. घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची टिप्पणी (13) (ङ) अध्याय – III, घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची टिप्पणी (14). इसके अतिरिक्त, जहां तक ऊपर (क) का संबंध है तटीय पोतों की प्राथमिकता बर्थिंग के लिए 20.10.2014 को एक परिपत्र संख्या टीएफ/एसएच/तटीय/1210 जारी किया गया है। उसकी प्रति प्रस्तुत है।
(ख)	पोत संबंधी प्रभारों को उगाहने के लिए पोतों के वर्गीकरण की प्रणाली के लिए निर्धारित उपबंधों और पोत संबंधी प्रभार और रियायती तटीय दर की उगाही के लिए मानदंड संबंधी 26 नवम्बर, 2015 का आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी	
(ग)	एमओएस के 3 फरवरी, 2016 के पत्र संख्या पीडी/14033/101/2015-पीडी.वी के अनुपालन में सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर प्रचालन कर रहे बीओटी प्रचालकों द्वारा नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट के साथ-साथ कार्गो तथा पोत संबंधी सेवाओं के लिए कम प्रभारों के निर्धारण से संबंधित 09 फरवरी, 2016 का आदेश संख्या टीएएमपी/14/2016-विविध	
(घ)	रक्षा भंडारों के लिए घाट शुल्क दरों को लागू करने के बारे में अपने दरमानों में एक उपयुक्त टिप्पणी इस प्रकार निर्धारित करें कि निर्धारित दरें लागू करने पर प्रयोक्ताओं के दिमाग में कोई अस्पष्टता न आये के लिए सभी महापत्तनों को निदेश देने संबंधी 07 अगस्त, 2014 का पत्र संख्या टीएएमपी/35/2013-विविध	
(ड.)	आयात सामान्य मालसूची (आईजीएम) और निर्यात सामान्य मालसूची (ईजीएम) में कार्गो के रूप में प्रदर्शित पोत पर घाट शुल्क प्रभारों के बारे में इस प्राधिकरण के 25 मार्च, 2015 के पत्र संख्या टीएएमपी/53/2002-विविध का सभी महापत्तन न्यासों को अनुसरण करने का निदेश देने संबंधी एमओएस का 16 अप्रैल, 2015 का पत्र संख्या पीडी/**25021/7/2015-**पीडी**.1**	
	लेकिन, यह देखा गया है कि पत्तन ने प्रस्तावित दरमानों में उक्त सामान्य अभिग्रहण आदेश/पत्रों में निर्दिष्ट उपबंधों को शामिल नहीं किया है। केपीटी को दरमानों में उसे अंतर्विष्ट करना है और राजस्व आकलनों में उसके प्रभाव को, यदि कोई है, सुविचारित करना है।	
(iii).	केपीटी ने नमक के लिए घाटशुल्क में 400 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है जबकि अन्य कार्गो मदों के लिए 40 प्रतिशत से 67 प्रतिशत की रेंज में वृद्धि का प्रस्ताव है। केपीटी को नमक के लिए घाटशुल्क प्रभारों में कांडला	नमक के लिए वर्तमान घाटशुल्क प्रभार 3 रुपये प्रति एमटी है और उसे 15 रुपये प्रति एमटी करने का प्रस्ताव है। पत्तन न्यास द्वारा वहन की जा रही न्यूनतम प्रत्यक्ष

	प्रभाग में 400 प्रतिशत वृद्धि और तुना पत्तन के नमक घाटशुल्क प्रभारों में 500 प्रतिशत की तीव्र वृद्धि का औचित्य बताना होगा।	लागत सभी वस्तुओं के लिए प्रस्तावित थी जबकि वर्तमान प्रभार उस दर से कम है।
(iv).	केपीटी ने अपने 19 मार्च, 2016 के पत्र में, बोर्ड के संकल्प को भेजते समय प्राधिकरण को प्रस्तावित प्रारूप दरमानों में निम्नलिखित आशोधन शामिल करने का अनुरोध किया है।	
(क)	अध्याय III - कार्गो संबंधी प्रभार में क्रम संख्या 8 पैरा 2.5 सामान्य कार्गो पर लाइसेंस शुल्क को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया जाएं: *"यदि कोई कार्गो किराया शर्तों के अधीन 90 दिनों के लिए निर्मुक्त रहता है, उसे 90 दिनों की समाप्ति के तत्काल बाद आवागमन शर्तों पर समझा जायेगा"*	यह देखा गया है कि कार्गो पत्तन क्षेत्र में कार्गो देरी तक रखा रहता है और नया कार्गो उतरने के लिए स्थान नहीं रहता। इस प्रकार, पत्तन के भीतर कार्गो के ठहरने के समय को सीमित करने के लिए 90 दिन की समय सीमा निर्धारित की गई है। वास्तव में, यह एमपीटी अधिनियम 1963 के अंतर्गत दो महीने की अवधि से अधिक है।
(ख)	अध्याय IV, विविध सेवा, अनुसूची 7- स्टील फ्लोटिंग शुष्क गोदी प्रभार अनुसूची, टिप्पणी संख्या 2 को निम्नानुसार प्रतिस्थापित किया जाता है:- *"शुष्क गोदी में उपलब्ध सुविधाएं अर्थात स्टेगिंग, समुद्री पानी, टॉयलेट-बाथरूम, आदि शुष्क गोदी के भीतर पोतों के विराम के दौरान ही नि:शुल्क उपलब्ध करवाई जाएंगी परंतु इसकी उपलब्धता के अधीन। शुष्क गोदी क्रेनें प्रति घंटा आधार पर प्रभावित की जाएंगी परंतु उनकी उपलब्धता के अधीन। दिन की पाली के दौरान शुष्क गोदी क्रेनों के प्रावधान के लिए, रू. 2540/-प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से किराया प्रभार वसूल किया जाएगा। यदि दिन पाली के बाद अर्थात 14.00 बजे के बाद प्रयोग किया जाता है, तो प्रभार रविवार एवं अवकाश दिवसों सहित दिन पाली प्रभारों के दोगुना होंगे। दिन पाली/रविवारों एवं अवकाश दिवसों के बाद न्यूनतम किराया अवधि चार घंटों के लिए होगी।"*	निवेदन यह है कि उक्त संशोधन केपीटी की पाली के समय में परिवर्तन के कारण प्रस्तावित किया गया है और इन संशोधनों से राजस्व पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
(ग)	अध्याय IV-विविध सेवा, अनुसूची 3- कार्गों प्रहस्तन प्रयोजन के लिए चल क्रेन, फार्कलिफ्ट के किराया प्रभार-टिप्पणी संख्या 2 को निम्नानुसार प्रतिस्थापित करना है:- ''क्रेनों और अन्य कार्गों प्रहस्तन उपस्कर के लिए पार्टियों से अपेक्षा की जाती है कि उन्हे दिन की तीसरी पाली और अगले दिन की पहली और दूसरी पाली के लिए कार्यदिवसों को 1230 बजे तक मांगपत्र जमा करना होगा स्टाफ तथा उपस्कर की उपलब्धता की शर्त पर उपस्कर उपलब्ध करवाया जाएगा।''	
	इस संबंध में केपीटी को पुष्टि करनी है कि उपरोक्त प्रस्तावित संशोधन अपनी वेबसाइट में डाल दिये हैं और यह भी पुष्टि करें कि केपीटी ने इनके बारे में सभी प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों, हमे पूर्व में भेजी गई सूची के अनुसार संसूचित किया गया है। केपीटी को फार्म संख्या 3 में प्रस्तावित संशोधनों के हवाले से राजस्व प्रभाव भी दर्शाने होंगें।	
(v).	**अनुसूची 2.6 (क) अध्याय 3 के अंर्तगत कार्गों प्रहस्तन उपकरणों जैसे एचएमसी क्रेन, ग्रैब, फोर्कलिफ्ट, पे-लोडर्स, ट्रेलर, लूज गेयर, एचएमसी क्रेन, ग्रैब, क्रेन आदि के पार्किंग प्रभार:** केपीटी ने इस अनुसूची में नई प्रशुल्क मद प्रस्तावित की है जो आच्छादित क्षेत्र के लिए 81 रूपये प्रति वर्गमीअर और खुला क्षेत्र के लिए 32.40 रूपये प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह पर है। नई प्रशुल्क मद के प्रस्ताव का आधार और कारण बताए जाएं। कार्यकारी दिशानिर्देशों का खंड 5.7.1 विभिन्न विधियां निर्धारित करता है जिन्हें पत्तन द्वारा नए कार्गो/सेवा के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित करते समय अपनाया जा सकता है। कृपया स्पष्ट करें कि	तट प्रहस्तन और स्टीवडोर द्वारा लगाये गए विभिन्न उपस्कर पत्तन क्षेत्र में मार्क कर दिये जाते हैं जिसके लिए न्यूनतम लाइसेंस फीस वसूल करने का प्रस्ताव है। वास्तव में पत्तन ने पार्किंग के लिए मासिक प्रभार रखा था जिसे बोर्ड ने अस्वीकार कर दिया। इस प्रकार ऐसा और कोई प्रभार नहीं है जिसे पत्तन उपस्करों को लगाने के लिए वसूल कर सके। यह एक तथ्य है कि ये प्रभार कार्गो भंडारण के प्रभारों से कहीं अधिक हैं क्योंकि कार्गो को निशुल्क भंडार आबंटित किया जाता है जिसकी तुलना उपस्करों से प्राप्त लाइसेंस

<table>
<tr><td></td><td>उक्त खंड में निर्दिष्ट किसी विधि को केपीटी द्वारा अपनाया गया है। यह भी कि इस नई प्रशुल्क मद से प्राप्त होने वाले राजस्व का प्रभाव फार्म संख्या 3 में भी दर्शायें।</td><td>शुल्क से नहीं की जा सकती।
राजस्व आकलन नगण्य है, अत: उसे फार्म-3 में नहीं दर्शाया गया है।</td></tr>
<tr><td>(vi).</td><td>प्राधिकरण द्वारा जारी संशोधित कार्यकारी दिशानिर्देशों का खंड 2.12 अनुबद्ध करता है कि यदि नई शर्त रखी जाती है अथवा प्रचालन या आकस्मिक कारणों से वर्तमान शर्त का आशोधन किया जाता है तो पत्तन ऐसे आशोधन को कारणों सहित निर्धारित कर सकता है तथा एआरआर में वित्तीय/ राजस्व प्रभाव कलमबद्ध किया जायेगा। परन्तु केपीटी ने, प्रस्तावित आशोधन के लिए न तो कोई कारण बताया है और न ही राजस्व आकलन में उसका कोई प्रभाव कलमबद्ध किया है। केपीटी नीचे अभियुक्ति कालम में दिये गए अवलोकनों के संदर्भ में प्रस्तावित दरमानों के आशोधन/सत्रिवेशन/विलोपन के कारण प्रस्तुत करे।
(क). प्रस्तावित नई शर्तें :
<table>
<tr><th>अनुसूची व टिप्पणी संख्या</th><th>अभियुक्ति</th><th>अभियुक्ति</th></tr>
<tr><td colspan="3">अध्याय – I</td></tr>
<tr><td>1.2. (xiii).</td><td>प्रस्तावित नई टिप्पणी के कारण स्पष्ट करें।</td><td>जहां तक क्राफ्टों का संबंध है दरें 2000 बीएचपी तक प्रतिघंटा हैं। लेकिन, 2000 बीएचपी से अधिक की क्षमता वाले क्राफ्टो के लिए न्यूनतम प्रभार 3 घंटे के लिए हैं।</td></tr>
<tr><td>1.2.(xiv).</td><td>(क) प्रस्तावित टिप्पणी बताती है कि कांडला दरें तुना पत्तन पर भी लागू होंगी। इस संदर्भ में यह बताना है कि वर्तमान दरमानों में अध्याय V में तुना पत्तन के लिए अलग से दर अनुसूची दी हुई है। कांडला पत्तन के लिए लागू दरों को तुना पत्तन के प्रस्तावित करने के कारण औचित्य के साथ स्पष्ट करें।
(ख) प्रस्तावित टिप्पणी का प्रभाव तुना पत्तन के लिए पोत संबंधी प्रभारों के लिए 380 प्रतिशत से 845 प्रतिशत की रेंज में, कार्गो संबंधी प्रभारों के लिए 50 प्रतिशत से 500 प्रतिशत के बीच होगाजबकि पत्तन देयताओं में प्रस्तावित वृद्धि 25 प्रतिशत हैं, 100 प्रतिशत वृद्धि बर्थ किराये में और नमक को छोड़कर घाटशुल्क में 25 प्रतिशत से 90 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित है। नमक के लिए कांडला प्रभाग के लिए 400 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित है। तुना पत्तन के लिए इतनी अत्यधिक वृद्धि चाहने के कारणों का औचित्य बताया जाये। यह भी पुष्टि करें कि समान दरें प्रस्तावित करने को ध्यान में रखकर तुना में की जा रही सेवाएं, अवसंरचना, उपस्कर और सुविधाएं कांडला प्रभाग के समान ही हैं।
(ग). केपीटी को यह स्थापित और प्रदर्शित करना है कि तुना पत्तन के लिए प्रस्तावित वृद्धि का राजस्व प्रभाव फार्म संख्या 3 में कलमबद्ध है तथा तुना पत्तन पर यातायात अलग से दर्शायें।</td><td>(क). तुना पत्तन पर प्रदान की जाने वाली सेवाएं कांडला के समान है। तुना पत्तन को सड़क और रेल मार्ग जैसी अवसंरचनात्मक सुविधाएं प्रदान की गई हैं।
(ख) यह पुष्टि की जाती है कि तुना में प्रदान की जा रही सेवाएं, अवसंरचना, उपस्कर और सुविधाएं कांडला प्रभाग के समान ही हैं।
यह पुष्टि की जाती है कि तुना पत्तन के लिए प्रस्तावित वृद्धि का राजस्व प्रभाव फार्म संख्या 3 में कलमबद्ध है। दर्शाया गया यातायात तुना पत्तन का यातायात मिलाकर है।</td></tr>
</table>
</td><td></td></tr>
</table>

	अध्याय – II		
	2. 2.(4).	(क) प्रस्तावित टिप्पणी को प्रवर्तित करने के कारण स्पष्ट किया जायें। पोत को ऑफ-शोर टर्मिनल, वादिनार से एस्सार जेटी से एस्सार जेटी को परिवर्तित करने के लिए वर्तमान प्रशुल्क उगाही बतायी जाये। (ख) प्रस्तावित टिप्पणी के हवाले से अतिरिक्त राजस्व फार्म-3 में कलमबद्ध किया जाएं।	प्रस्तावित टिप्पणी को प्रवर्तित करने का कारण इस प्रकार के परिवर्तन को हतोत्साहित करना है और ऐसे परिवर्तन का विकल्प करने वाले पोतों को रोकना है अत: किसी राजस्व प्रभाव की संकल्पना नहीं की गई है।
	2.2.(7).	(क) प्रस्तावित टिप्पणी को प्रवर्तित करने के कारण स्पष्ट किया जायें। पोत को वादिनार रोड बाहरी लंगरगाह से ऑफ-शोर तेल टर्मिनल वादिनार परिवर्तित करने के लिए वर्तमान प्रशुल्क उगाही स्पष्ट की जाए। (ख) प्रस्तावित टिप्पणी के हवाले से अतिरिक्त राजस्व फार्म-3 में कलमबद्ध किया जाएं।	वही टिप्पणियां जो ऊपर पैरा 2.2(4) के लिए हैं।
	2.2.(19) से (22)	पत्तन ने 19 से 22 तक नई टिप्पणिया प्रस्तावित की हैं। प्रस्तावित टिप्पणियो के लिए प्रत्येक के कारण स्पष्ट किये जायें। प्रस्तावित टिप्पणी के हवाले से अतिरिक्त राजस्व फार्म-3 में कलमबद्ध किया जाएं।	यह मुद्दा प्रवर्तित करने के लिए प्रस्तावित है क्योंकि कभी-कभी पोत मास्टर पाइलट को ऑन बोर्ड रोकने पर पाइलट प्रमाणपत्र पर हस्ताक्षर करने से मना कर देता है। अत: इस मामले में अधिक स्पष्टता के लिए प्रस्तावित दरमानों में प्रस्तावित सोपाधिकता को अंतर्विष्ट किया गया है। इस पत्तन पर आने वाले सभी पोतों को पत्तन द्वारा दी जाने वाली किन्हीं अतिरिक्त सेवाओं के लिए जैसे अतिरिक्त टग का प्रयोग, पत्तन परिसंपत्ति को क्षति आदि के लिए भुगतान करना होगा। अत: पोतों को प्रदान की गई वास्तविक सेवाएं प्रभार्य होंगी। पूर्व में बहुत बार यह देखा गया है कि कभी-कभी परिवर्तित किया जाने वाले पोत में इंजिन संबंधी अथवा ग्राउंडिंग सिस्टम के कारण कोई समस्या आ जाती है। परिणामस्वरूप परिवर्तित किये जाने वाले पोत को अतिरिक्त सेवाओं की जरूरत पड़ती है। ऐसे मामले में, वर्तमान खंडों के अनुसर आने वाले पोत को ऐसे सभी परिणामी प्रभार भुगतने पड़ते हैं जोकि परिवर्तित किये जाने वाले पोत की कमी के कारण होते है जबकि आने वाले पोत की कोई गलती नहीं होती। इस किस्म के अकारण प्रभारों से आने वाले पोत को बचाने के लिए इस खंड को अंतर्विष्ट किया जाना अपेक्षित है। पत्तन द्वारा दी गई कोई भी अतिरिक्त सेवा, जैसे पोत मास्टर के अनुरोध पर अतिरिक्त टग प्रदान करना, के लिए पाइलटेज प्रभारों के अतिरिक्त प्रभार्य होंगे। उपरोक्त सभी प्रवर्तित नई शर्तो के लिए राजस्व प्रभार को विविध पाइलटेज सेवाओं के लिए आये में शामिल कर लिया गया है।

	3.1.(ख)(8)	पत्तन ने एक नए टिप्पण का प्रस्ताव रखा है कि शोर क्रेन बर्थ में बर्थ हुआ पोत और वस्तु प्रतिबंधों के कारण उसे शोर क्रेनों के प्रयोग की अनुमति नहीं दी जाती, ऐसे पोतों से नॉन-शोर बर्थ की दर पर बर्थ किराया प्रभार्य होगा, प्रस्तावित नोट को प्रवर्तित करने के कारण स्पष्ट किए जायें। प्रस्तावित टिप्पणी के हवाले से अतिरिक्त राजस्व फार्म-3 में कलमबद्ध किया जाएं।		पत्तन प्रयोक्ताओं से निरंतर मांग आ रही है कि यद्यपि पत्तन उन्हें घाट क्रेनों का प्रयोग नहीं करने दे रहा और बर्थ क्रेन प्रभार प्रभारित कर रहा है। यदि पत्तन क्रेन प्रदान नहीं करता है तो उक्त शर्त प्रस्तावित की गई है । तथापि वित्तीय प्रभव न के बराबर होगा क्योंकि पत्तन सुनिश्चित करेगा कि जहां क्रेनों की आपूर्ति की जाये वहां पोतों को क्रेन बर्थों में बर्थ कराया जाए।
	3.1.(ख)(9)	(क). पत्त्र ने एक नई टिप्पणी का प्रस्ताव किया हे कि यदि पत्तन द्वारा बर्थ से पोत को शिफ्ट करने का आदेश दिया जाता है, परंतु पोत की गलती से, और पोत शिफ्ट कर सकने में समर्थ नहीं है तो उससे **4000** अमरीकी डालर प्रति दिन अथवा उसके एक भाग के लिए प्रभारित किये जायेंगे, जब तक पत्तन द्वारा शिफ्टिंग आदेश रद्द नहीं किये जाते बशर्ते शिफ्टिंग आदेश रद्द करने के कारण लिखित में दिये जायें। मूरिंग के लिए उक्त राशि का **50** प्रतिशत प्रभारित होगा। प्रस्तावित नोट को प्रवर्तित करने के कारण स्पष्ट किए जायें।। ख).**4000** अमरीकी डॉलर प्रतिदिन प्रस्ताव करने का आधार स्पष्ट करें। बताये के ऐसे पोत परिवर्तन के लिए वर्तमान उगाही योग्य प्रशुल्क क्या है, और कि प्रस्तावित दर पर प्रशुल्क में वृद्धि का प्रभाव (प्रतिशत में) क्या है। (ग). राजस्व प्रभाव फार्म-3 में कलमबद्ध करने की जरूरत है।		यह देखा गया है कि जब कभी पत्तन सुविधा के लिए पोतों को परिवर्तित करने की अपेक्षा होती है कुछेक पोत पत्तन के अनुरोध को अपने हित में ऐसे परिवर्तन के लिए अनिच्छूक होते हैं। परन्तु, पत्तन सुविधा के लिए यदि ऐसे पोत को परिवर्तित नहीं किया जाता तो राजस्व हानि होती है। उदाहरण के लिए गहरे ड्राफ्ट बर्थ में लोअर ड्राफ्ट पोत को पत्तन सुविधा के लिए शैलो ड्राफ्ट बर्थ में परिवर्तित करने की जरूरत है, ताकि उसके स्थान पर गहरे ड्राफ्ट पोत को स्थान दिया जा सके। यदि पोत परिवर्तित होने के लिए तैयार नहीं है तो परिणामस्वरूप एक शैलो बर्थ खाली रहेगा और एक गहरा ड्राफ्ट पोत बर्थ की प्रतीक्षा में रहेगा। वास्तव में उक्त खंड, पत्तन की अपेक्षाओं को सम्मान न देने से हतोत्साहित करने से है और 4000 अमरीकी डॉलर प्रतिदिन का दंड शिफ्ट होने को माना करने के दंड स्वरूप है। तथापि, पत्तन को भी एक बर्थ खाली रहने से नुकसान होता है। पत्तन को उक्त से कोई राजस्व प्रभाव पड़ने वाला नहीं है।
	3.1.(ख)(10)	(क). पत्तन ने एक नये टिप्पण का प्रस्ताव किया है कि पोतों के लिए लागू जीआरटी दर बार्जों पर भी लागू होगी। बार्जों की उगाही की विद्यमान यूनिट दर्शायी जाने के साथ-साथ विद्यमान प्रशुल्क पर प्रतिशत वृद्धि भी दर्शायी जाये। (ख). यदि उगाही की यूनिट ''प्रति घंटा आधार'' से ''प्रति जीआरटी/घंटा आधार'' में परिवर्तित की जाती है तो पत्तन यह सुनिश्चित करे कि प्रस्तावित प्रशुल्क निकालते समय यूनिट दर में समान समायोजन कर लिया गया है। उक्त टिप्पणी के संदर्भ में केपीटी परीक्षण करे और प्रस्तावित दर पर पहुंचने की प्रक्रिया भी प्रस्तुत करे।		बार्जों की उगाही की विद्यमान यूनिट प्रति जीआरटी प्रति एक घंटा उसके एक भाग के लिए 0.0292 रूपये है (न्यूनतम 83.4152 रूपये के अधीन) और 0.0012 अमरीकी डॉलर (न्यूनतम 3.3744 अमरीकी डॉलर के अधीन) क्रमश: तटीय पोती और विदेशी पोत के लिए है। अत: इस प्रकार, बार्जों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की उबाही यूनिट में कोई परिवर्तन नहीं है। इसके अतिरिक्त्, पोतों के जीआरटी के आधार पर बर्थ किराया आय की वर्किंग में, यह बताना है कि उसमें बार्जों का जीआरटी भी शामिल है। यह भी कि मैसर्ज ऋषि शिपिंग अपने 17.12.2015 के पत्र के द्वारा इस पर सहमत है। इसके अतिरिक्त, सेलिंग पोत, लांच, टग, छोटे जलयान, बार्जों आदि के लिए कांडला प्रभाग में पैरा 3.1.(ख) के तहत बर्थ किराया प्रभार अनुसूची को प्रस्तावित दरमानों से लुप्त कर दिया गया है।

अध्याय – III		
2.5 (8)	पत्तन ने अपने 19 मार्च, 2016 के पत्र के द्वारा एक नया टिप्पण कि कोई कार्गो 90 दिनों तक किराया शर्तों पर हटाया नहीं जाता है तो उसे 90 दिनों की समाप्ति के तत्काल बाद से परिवहन शर्तों पर समझा जायेगा। प्रस्तावित टिप्पण को प्रवर्तित करने के कारण स्पष्ट किया जाएं। (ख). उक्त टिप्पण के हवाले से राजस्व प्रभाव को फार्म-3 में कलमबद्ध किया जाए।	एमपीटी अधिनियम के अनुसार, कार्गो के 60 दिन से अधिक पत्तन में पडा रहने पर पत्तन उस कार्गो की नीलामी कर सकता है। साथ ही, सीमा शुल्क अधिनियम में यह व्यवस्था है कि यदि कार्गो 30 दिन से अधिक पड़ा रहता है तो उसकी नीलामी की जायेगी। तथ्यात्मक तौर पर, कार्गो के भंडारण के लिए पत्तन में पर्याप्त भूमि उपलब्ध है। इस प्रकार, आज तक कार्गो को 90 दिनों से अधिक अवधि तक भी भंडार करने की अनुमति दी जाती रही है। चूंकि इस पत्तन पर एक्जिम शुष्क कार्गो बढ़ता जा रहा है और उपलब्ध भंडार स्थान को ध्यान में रखते हुए, एमपीटी अधिनियम के 60 दिन और सीमाशुल्क अधिनियम के 30 दिन के प्रति 90 दिन की रियायत का प्रस्ताव किया गया है ताकि एक उपयुक्त समय में कार्गो की निकासी हो जाये और कार्गो क्षेत्र अन्य कार्गो के लिए उपलब्ध हो सके। उक्त प्रतिबंध से कोई अतिरिक्त राजस्व प्राप्त नहीं होगा।
अध्याय – IV		
7 (16)	पत्तन ने नए टिप्पण संख्या 16 का प्रस्ताव किया है शुष्क गोदीकरण प्रभारों के अंतर्गत प्रस्ताव किया है कि यदि एजेंसियों/प्रयोक्ताओं को गोदीकरण अवधि के विस्तार की जरूरत है तो उन्हें सम्पूर्णत अवधि अनुसूची से 48 घण्टे पहले आवेदन प्रस्तुत करना होगा और ऐसी विस्तारित अवधि के लिए (स्लैब वार) उगाहे जाने का प्रस्ताव है। प्रस्तावित टिप्पण को प्रवर्तित करने के कारण स्पष्ट किया जाएं। उक्त टिप्पण के हवाले से राजस्व प्रभाव को फार्म-3 में कलमबद्ध किया जाए।	प्रयोक्ताओं द्वारा शुष्क गोदी में अपने जलयानों को बेकार खड़ा रखने को हतोत्साहित करने के लिए शुष्क गोदी में जलयानों को अनुमत दिनों से अधिक ठहराने पर दंड की शर्त रखी गई है। इससे उन्हें अपने क्राफ्टों की मरम्मत और अनुरक्षण करने में शुष्क गोदी की आवश्यकता को उचित ढंग से तैयार करने में सहायता भी मिलेगी। इससे केपीटी को भी शुष्क गोदी में और अधिक निजी पोतों को स्थान देने में सहायता मिलेगी। पूर्व में ऐसी घटनाएं हुई हैं कि शुष्क गोदी में क्राफट् किसी एक या अन्य कारण से बेकार खड़े रहते हैं। लेकिन जब अधिक ठहरने पर दंड लगाया जायेगा तो इससे प्रयोक्ता अनुशासनबद्ध हो जायेगा और अनुमत समयावधि से अधिक ठहराव के मामले में कम से कम 50 प्रतिशम की कमी आयेगी। जहां तक प्रस्तावित दंड आरोपित करने पर राजस्व प्रभाव का संबंध हैं इसे अलग से बताना संभव नहीं है, इसलिए फार्म-3 में इसे नहीं लिया गया है क्योंकि यह प्रयोक्ताओं को शुष्क गोदी में अपने क्राफ्टों के अधिक ठहराव को हतोत्साहित करने के लिए है।

(ख). **विद्यमान सोपाधिकताओं में प्रस्तावित आशोधन/विलोपन**

वर्तमान दरमान में खंड	प्रस्तावित दरमान में खंड	अभियुक्ति	अभियुक्ति
अध्याय - II			
2.2.(2)	2.2 (2)	अनुसूची 2.1 और 2.2 में वर्तमान टिप्पण अनुबद्ध करता है कि पाइलटेज-सह-टोवेज़ शुल्कों में पर्याप्त क्षमता की टगों/लांचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक आवक और एक जावक संचलन और 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों का स्थानांतरण शामिल होगा। प्रशुल्क नीति, 2015 को कार्यान्वित करने के लिए यह प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 10.4 के अनुरूप है। केपीटी ने अब वर्तमान टिप्पण को यह कहते हुए आशोधित करने का प्रस्ताव किया है कि । पाइलटेज प्रभारों को आवक/जावक के लिए निर्धारित दर के **50** प्रतिशत से विभक्त कर दिया जाए जो कार्यकारी दिशानिर्देशों में अनुबद्ध उपबंधों के अनुरूप नहीं है। जो सभी महापत्तन न्यासों के दरमानों में समान रूप से निर्धारित हैं। केपीटी वर्तमान टिप्पण को बनाये रखने पर विचार करे।	वर्तमान पाइलेटज शुल्क में एक आवक और एक जावक गतिविधि शामिल है। आवक/जावक पाइलटेज प्रभारों को विभक्त करने से विदेशगामी से तटीय में परिवर्तन आदि होने पर पाइलटेज प्रभारों को ठीक उगाही करने में सहायता मिलेगी। समग्र रूप से पाइलटेज वही रहेगी परन्तु विभक्त होने पर उक्त उल्लिखित स्थितियों में प्रभारों का उगाहना सुविधाजनक रहेगा।
2.2.(3)	2.2.(3)	हार्बर के भीतर पोतों के शिफ्टिंग के लिए पाइलटेज शुल्क को वर्तमान 25 प्रतिशत से आशोधित कर 50 प्रतिशत करने के कारण स्पष्ट करें और प्रस्तावित नोट से पड़ने वाले राजस्व प्रभाव को फार्म-3 में कलमबद्ध करें।	इस खंड में अस्पष्टता को तभी स्पष्ट किया जा सकता है "यदि पोत के अनुरोध पर हार्बर के भीतर शिफ्टिंग पर एक ओर के पाइलटेज का 50 प्रतिशत प्रभारित किया जाए।" अत: वर्तमान दरमानों की तुलना में शिफ्टिंग प्रभारों में कोई वृद्धि नहीं है और यह वहीं रहेंगे अर्थात संपूर्ण पाइलटेज शुल्क का 25 प्रतिशत।
2.2 (13)	2.2.(16)	पत्तन ने वर्तमान टिप्पण 13 के स्थान पर आशोधित टिप्पणी संख्या 16 का प्रस्ताव किया है जो उल्लेख करता है कि आवक/जावक/स्थानांतरण के लिए एजेंट को 4 घंटे पहले सूचना के साथ पाइलट मीमों यादि परिवहन उसी टाइउ के लिए किया जाता है तो पाइलट मीमों में संशोधन करना तीन घंटे के भीतर अनुज्ञेय है तथाति, यदि परिवर्तन अगले टाइड के लिए अपेक्षित है तो 3 घंटे की सूचना के साथ रद्दीकरण मीमो देना अपेक्षित होगा । वर्तमान नोट में आशोधन के कारण	

			स्पष्ट करें। इसके अतिरिक्त, ऐसा प्रतीत होता है कि यह नोट एक प्रक्रिया/प्रशासनिक मामले से संबंधित लगता है न कि प्रशुल्क संबंधी और इसलिए दरमानों में अंतर्विष्ट किये जाएं।		यह खंड अनिवार्य है क्योंकि एजेंट आखिरी क्षणों में भी परिवर्तन कर लेते हैं। मूवमैंट की पूनर्योजना और पुन: तैनाती में न केवल अत्यधिक समय लग जाता है परन्तु किसी एक पोत के अंतिम क्षणों में परिवर्तन करने पर बाद के अन्य पोत भी प्रभावित होते हैं। इसके अतिरिक्त, किसी पोत के स्थगन/पूर्व-स्थगन के मामले में नया पाइलट तैनात करना पड़ता है जिसके लिए पाइलट को अल्प समय में बुलाना पड़ता है और इसके लिए वाहन भी भेजा जाता है। इन सभी कार्यकलापों में काफी समय लगता है इसलिए पाइलट मीमो को रद्द करने के लिए 3 घंटे का समय उचित है।
	3.1.(ख) (2)	3.1.(ख) (2)	केपीटी यह पुष्टि करे कि गैर-क्रेन कार्गो के लिए बर्थ किराया 80 प्रतिशत से 50 प्रतिशत करने की प्रस्तावित घटौती के प्रभाव को राजस्व आकलन में कलमबद्ध किया है।		यह पुष्टि की जाती है कि प्रस्तावित बर्थ किराये को गैर-क्रेन बर्थों के लिए 80 प्रतिशत से 50 प्रतिशत करने को राजस्व आकलन में कलमबद्ध कर लिया गया है।
	3.1.(B)(6)	3.1.(ख) (6)(i) और (ii)	3.1.(ख) (6) पर वर्तमान टिप्पण पोत द्वारा उतरायी या ढलाई पूरा होने के बाद भी पोत 4 घंटे के भीतर जलावतरण के लिए पाइलट की मांग नहीं करता तो बर्थ किराया प्रभार 5 गुणा लिये जायेंगे। इसके प्रति कार्गों संबंधित राजस्व की अवसर हानि के प्रतिकार स्वरूप **150** अमरीकी डालर प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए अदा करने होंगे ओर प्रत्येक **48** घंटे की समाप्ति के पश्चात केपीटी ने पोत संबंधी प्रभारो अर्थात एक अतिरिक्त पूर्ण पाइलटेज (आवाक और जावक) की अवसर हानि का भुगतान करने का प्रस्ताव किया हे जो सामान्य लागू बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होंगे। इसी प्रकार का टिप्पण मूरिंग में पोतों के लिए भी 3.1 (ख) (6) (ii) पर भी प्रस्तावित है। इस संबंध में निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट किया जायें: (क) वर्तमान टिप्पणी में आशोधन के कारण स्पष्ट करें। (ख) 150 अमरीकी डॉलर प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग पर और 50 अमरीकी डॉलर प्रति घंटा/अथवा उसके एक भाग पर निकालने का आधार बताएं।		वर्तमान प्रभारों का 5 गुणा बर्थ किराय प्रभार तब लागू होता है यदि पोत प्रहस्तन कार्य पूरा होने के 4 घंटे के भीतर पाइलट को काल नहीं करता है। यह पाया गया है कि , कभी-कभी ये पांच गुणा बर्थ किराया प्रभार पोत को बर्थ पर अधिक ठहराव के लिए किफायती रहते हैं। जबकि पत्तन को हानि वहन करनी पड़ती है और बर्थ के लिए प्रतीक्षारत पोतों को पूर्व-बर्थिंग विलंब बढ़ जाता है। इस प्रकार, 150 अमरीकी डॉलर प्रति टन प्रति घंटा का प्रस्तावित प्रभार बर्थ पर अधिक ठहरे रहने वाले पोतों के लिए किसी भी रूप में रहेगा तथा बर्थ के लिए प्रतीक्षारत पोतों को बर्थ मिलने में भी सुविधा होगी। किसी प्रभाव की संकल्पना नहीं की गई है क्योंकि आरोपित दंड एक बर्थ पर अधिक ठहराव करने वाले पोतों के लिए निवारक उपाय है और यह माना जाता है कि कोई पोत बर्थ में अधिक ठहराव नहीं करेगा।

		(ग) 30000 जीआरटी के पोत के लिए प्रस्तावित टिप्पण, प्रक्रिया के साथ, का प्रभाव बतायें। (घ) प्रस्तावित टिपपण के संदर्भ में राजस्व प्रभाव को फार्म 3 में कलमबद्ध किया जाना है।	
	अध्याय – IV		
	(7) (10)	(7) 10)	केपीटी को गोदीकरण/अगोदीकरण प्रचालनों की मांग को रद्द करवाने के प्रभारों में वर्तमान 50 प्रतिशत से बढ़ाकर 100 प्रतिशत करने के कारण बताने होंगे। इस संबंध में राजस्व प्रभाव भी कलमबद्ध करना होगा।	यह उल्लेख किया जाता है कि मद संख्या 7 का खंड संख्या 10 अर्थात अध्याय 4 - स्टील फ्लोटिंग शुष्क गोदी के प्रभारों की अनुसूची का दरमान 2011, गोदीकरण/अगोदीकरण प्रचालन की मांग का रद्दीकरण पहले ही 24 मार्च, 2011 से 100 प्रतिशत है। अत: वर्तमान सोपाधिकता में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है।
	अनुसूची 3.1 से 3.5 तक की सामान्य टिप्पणियां टिप्पणी (6) (ii)	-	अनुसूची *3.1* से *3.5* के अंतर्गत वर्तमान टिप्पणी (6) (i), (ii) कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 10.6.1 से 10.6.3 के अनुरूप है और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में भी विद्यमान हैं। उनमें से एक टिप्पण का विलोपन अर्थात टिप्पणी संख्या ii कार्यकारी दिशा निर्देशों के खंड 10.6.1 से 10.6.3 के अनुरूप नहीं है। केपीटी को वर्तमान टिप्पणी को प्रस्तावित दरमानों में फिर से सन्निविष्ट करना होगा।	प्राधिकरण के अनुरोध पर इस मद को पुन: अंतर्विष्ट कर दिया गया है।
(vii).	जैसा कि पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण के 15 जनवरी, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/42/2014-केपीटी के द्वारा केपीटी द्वारा दायर मामले के आधार पर केपीटी के तुना/तेकरा स्थित एकेबीटीपीएल में केपीटी द्वारा प्रदान की गई समुद्रीय सेवाओं के लिए पत्तन देयताओं और पाइलटेज शुल्क का अनुमोदन किया था। उक्त आदेशों में अनुमोदित दरों की वैधता को चालू प्रक्रिया में अनुमोदित किये जाने वाले दरमानों के साथ सह-समाप्य की गई है। तथापि, केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रारूप दरमानों में उक्त आदेश में अनुमोदित समुद्रीय सेवा के लिए प्रशुल्क शामिल नहीं है। यद्यपि, समुद्रीय सेवा का प्रभाव, जिसके लिए हाल ही में अलग से प्रशुल्क का अनुमोदन किया गया है, को फार्म-3 में राजस्व आकलन में कलमबद्ध नहीं किया जाता जेसाकि केपीटी ने ठीक ही किया है। केपीटी उक्त आदेश में अनुमोदित दरों को प्रस्तावित दरमानों में सन्निवेश करने पर विचार कर सकता है ताकि अनुसूची में प्रशुल्क एक ही स्थान पर मिले।		तुना/तेकरा स्थित एकेबीटीपीएल के लिए केपीटी द्वारा प्रदान की जा रही समुद्रीय सेवाओं की दरों को प्रस्तावित दरमानों में अध्याय V में जोड़ दिया गया है।
(viii).	**खंड 3. कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) के आन-बोर्ड श्रम के लिए मिश्रित दर प्रभार** कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) के लिए दरें पिछली बार इस प्राधिकरण के 13 अगस्त, 2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/41/2012-केपीटी द्वारा अनुमादित की गईं थीं। उक्त आदेश की कार्यवाही के दौरान केपीटी ने सीएचडी के लिए रखे जा रहे अलग से लेखाओं के आधार पर सीएचडी के लेखा विवरण प्रस्तुत किये थे। केपीटी ने सीएचडी के लिए वर्तमान प्रस्ताव		

	में अलग से कोई प्रक्रिया प्रस्तुत नहीं की है यद्यपि, प्रस्तावित दरमानों और फार्म-3 में राजस्व आकलन और विद्यमान सीएचडी उगाही में यथास्थिति बनाये रखते हुए, भी जोड़ा गया है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्ट करें:	
(क)	पुष्टि करें कि वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए केपीटी के वार्षिक लेखाओं में दिये गए आकड़े सीएचडी सहित हैं।	यह पुष्टि की जाती है कि वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए केपीटी के वार्षिक लेखाओं में दिये गए आकड़े सीएचडी सहित हैं।
(ख)	पुष्टि करें कि केपीटी द्वारा सुविचारित एआरआर में सीएचडी का एआरआर शामिल है।	यह पुष्टि की जाती है कि केपीटी द्वारा सुविचारित एआरआर में सीएचडी का एआरआर शामिल है।
(ग)	यदि सीएचडी के लेखे अभी भी अलग से रखे जा रहे हैं और केपीटी के लेखाओं के अंतर्गत नहीं आते और पत्तन द्वारा प्रस्तुत एआरआर में सीएचडी का एआरआर शामिल नहीं है, तो पत्तन को सीएचडी के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत निर्धारित प्रपत्र में अलग से प्रस्ताव प्रस्तुत करे।	ऊपर पैरा (क) और (ख) में दिये गए उत्तर को देखते हुए कोई टिप्पणी नहीं।
(ix).	कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) से श्रमिकों की तैनाती के लिए प्रतिटन दर का अनुमोदन करते समय इस प्राधिकरण के 13 अगस्त, 2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/41/2012-केपीटी में एक टिप्पणी भी अनुमोदित की थी और बाद में केपीटी के अनुरोध पर 4 सितम्बर, 2015 के आदेश से उसे संशोधित किया गया। संशोधित टिप्पणी इस प्रकार है:- *"प्रति टोली लागत के परिकलन के लिए, जहाजी कुलियों द्वारा प्रहस्तित वास्तविक मात्रा के राजस्व को वास्तविक टोलियों की संख्या से विभाजित किया जाए और उसकी, राजस्व मांग प्रति टोली के साथ तुलना की जाए। यदि, राजस्व की प्रति टोली वास्तविक मांग, विदेशी कार्गो के लिए (कच्चा तेल, लौह अयस्क, और लौह अयस्क पैलेट सहित तापीय कोयले और पीओएल को छोड़कर) अधिकतम औसतन मांग प्रति टोली 25,578/- रूपये, तटीय कार्गों के लिए 15,347/- रूपये और 24,555/- रूपये लौह अयस्क और तापीय कायेला के लिए, से अधिक हो, तो आधिक्य जहाजी कुलियों को लौटा दिया जाएगा जबकि कम होने पर कमी जहाजी कुलियों से वसूल की जाएगी"* उक्त टिप्पणी केपीटी ने यह दर्शाते हुए प्रस्तावित की थी कि यह उत्पादकता सम्बद्ध प्रशुल्क की जरूरतों को पूरा करेगी। तथापि, यह देखा गया है कि सीएचडी के लिए मिश्रित दर से संबंधित अध्याय III के अंतर्गत अनुसूची 3 में उक्त वर्तमान टिप्पणी शामिल नहीं की गई। वर्तमान टिप्पणी को विलुप्त करने के कारण स्पष्ट किये जायं और उनका औचित्य भी बताया जाये। 13 अगस्त, 2013 के आदेश के पैरा 10 (xx) में केपीटी को उक्त आदेश के कथित पैरा में उल्लिखित विभिन्न कारकों पर विचार के बाद भली भांति विश्लेषित प्रस्ताव दायर करने और उत्तम उत्पादकता प्राप्त करने के लिए स्टीवडोरों को एक प्रोत्साहन के रूप में कार्य करने वाले उत्पादकता सम्बद्ध दरें प्रस्तावित और सीएचडी के लिए दरों के आगामी संशोधन के समय प्रचालन की समग्र लागत को घटाने की सलाह दी गई थी। केपीटी को सीएचडी की दरों का प्रस्ताव करते समय इस प्राधिकरण के सुझाव का पालन करना चाहिए।	जहां तक ऑन बोर्ड श्रमिकों के लिए मिश्रित दर का संबध है, पूर्व के प्रस्ताव में, बोर्ड की मंशा श्रमिकों की तैनाती की वास्तविक लागत वसूल करने की थी। इस प्रकार, पोत पर कार्य पूरा हो जाने के पश्चात प्रयोग में लाये गए वास्तविक गैंगों को हिसाब में लिया जाता हैं। वास्तव में, गैंगों के उपयोग, निष्पादन आदि के बावजूद वार्षिक राजस्व आपेक्षा में प्रभारों पर विचार किया जाता है। तथापि, सभी कामगार नियमित स्थापना हैं और उन पर किया गया व्यय राजस्व अपेक्षा को प्रभावित करता है और फिर दरमानों को।

14.1. आटोमोबाइल कार्गो को रो-रो पोतों द्वारा ढुलाई करने और यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क प्रभारित करने के संबंध में हमें पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त **15 जुलाई, 2015** के पत्र संख्या पीडी/**14033/51/2015-पीडी-V** और **14 दिसम्बर, 2015** का पत्र संख्या एसडब्ल्यू-**15011/20/2014-**एफआई/सीएस के आधार पर हमने अपने 01 जनवरी, 2015 के पत्र द्वारा 4 पत्तनों सहित केपीटी को प्रति यूनिट आधार पर घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करने के प्रस्ताव भली भांति विश्लेषित होने चाहिए।

14.2. इस संबंध में, केपीटी ने अपने 02 मई, 2016 के पत्र संख्या एफए/कास्ट/117/310 के द्वारा निम्नलिखित निवेदन किये :-

(i). प्राधिकरण द्वारा महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 को कार्यान्वित करने हेतु मई 2015 की अधिसूचना संख्या टीएएमपी/21/2009-डब्ल्यूएस के माध्यम से अधिसूचित कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुसार ''पत्तन महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को नए कार्गो/उपस्कर/सेवा के प्रशुल्क के लिए किसी अन्य महापत्तन न्यास में ऐसे ही नए कार्गो/उपस्कर/सेवा से मेल खाती हों के लिए निर्धारित प्रशुल्क को अपनाने के लिए अधिसूचना जारी करने के लिए संपर्क कर सकता है।"

(ii). तदनुसार, यह प्रस्ताव किया जाता है कि रो-रो प्रणाली द्वारा मोटर वाहनों के प्रहस्तन के लिए चेन्नई पत्तन न्यास में निर्धारित प्रशुल्क अपनाया जाये, क्योंकि रो-रो सेवा तटीय गमन पर चेन्नई से कांडला और इसके विपरीत चलती है। चेन्नई पत्तन न्यास की निम्नलिखित प्रशुल्क मदें अपनाने का प्रस्ताव किया जाता है:

(क). अध्याय III- कार्गो संबंधी प्रभार, स्केल। घाटशुल्क प्रभार अनुसूची का क्रमांक 10 ग (1) अर्थात मोटर कार, जीप, वैन और पर्यटक कारवां के रो-रो सिस्टम से उतराई अथवा लदाई के लिए घाटशुल्क प्रभार

क्र.सं.	**मद**	**यूनिट**	**विदेशी पोतों के लिए दरे (रु. में)**	**तटीय पोतों की दरें (रु. में)**
1.	मोटर कार, जीप, वैन और पर्यटक कारवां के रो-रो सिस्टम से उतराई अथवा लदाई	यथामूल्य	47%	29%

(ख) स्केल 6 अध्याय IV के अंतर्गत विलंब शुल्क प्रभार

क्र. सं.	**कब वसूली योग्य**	**देय प्रभार प्रति टन अथवा उसका एक भाग (रु. में)**
(i).	आयातित सामान – निशुल्क दिवसों की समाप्ति से इतर ट्रांजिट क्षेत्र में पड़ा रहना	--
(क)	निशुल्क दिवसों की समाप्ति के पश्चात पहले 7 दिन के लिए	18.46
(ख)	अगले 10 दिन के लिए	36.92
(ग)	अगले 30 दिन के लिए	55.38
(घ)	तत्पश्चात	92.30
(ii).	निर्यात सामान और पोतांतरण सामान का निशुल्क दिवसों की समाप्ति से इतर ट्रांजिट क्षेत्र में पड़ा रहना	5.68

उपरोक्त के अतिरिक्त, प्रस्तावित दरमानों के अनुसार जीआरटी आधार पर पोत संबंधी प्रभार ऐसे पोतों से वसूल किया जायेगा जिनकी हैसियत विदेशी और तटीय पोतों की हो।

प्रस्तावित संशोधित दरमानों का परिशिष्ट प्रस्तुत हैं।

(iii). केपीटी ने प्रस्तावित संशोधित दरमानों के परिशिष्ट पर विचार करके अनुमोदित करने तथा उसे प्रस्तावित दरमानों में शामिल करने का अनुरोध किया है।

14.3. केपीटी द्वारा किये गए उक्त निवेदन के संबंध में, हमारे 11 मई, 2016 के पत्र के द्वारा केपीटी को अनुरोध किया गया कि वह पोत परिवहन मंत्रालय के सुझाव तथा प्रशुल्क नीति, 2015 और प्रशुल्क नीति 2015 को कार्यान्वित करने के लिए प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के अनुसरण में मोटर कार, जीप, वैन और पर्यटक कारवां के रो-रो सिस्टम से उतराई अथवा लदाई के लिए घाटशुल्क प्रभारों को यथामूल्य के स्थान पर प्रति यूनिट आधार पर प्रभारित करे। जहां तक विलंब शुल्क प्रभारों का संबंध है सीएचपीटी के वर्तमान दरमानों में उगाही की निर्धारित यूनिट ''प्रति घाटशुल्क यूनिट प्रतिदिन अथवा उसका भाग'' सीएचपीटी के विलंब शुल्क प्रभारों को अपनाते समय केपीटी ने उगाही की यूनिट ''प्रति टन अथवा उसका एक भाग, प्रति दिन अथवा उसका एक भाग'' के रूप में प्रस्ताव किया है जो सीएचपीटी के वर्तमान दरमानों में निर्धारित उगाही की यूनिट के अनुरूप नहीं है। केपीटी को यह अनुरोध भी किया गया था कि केपीटी द्वारा उगाही की यूनिट का परीक्षण कर ठीक करे। चूंकि प्रस्तावित प्रशुल्क मदों से राजस्व आकलन पर प्रभाव पड़ने की संभावना है, केपीटी को अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में उत्तर देते समय फार्म-3 में इन प्रशुल्क मदों के राजस्व प्रभाव को कलमबद्ध करने का अनुरोध किया गया।

14.4. हमारे 11 मई, 2016 के पत्र के संदर्भ में केपीटी ने 09 जून, 2016 को अपना उत्तर भेजा जिसका सार निम्नवत् है:

(i). प्राधिकरण द्वारा महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 को कार्यान्वित करने हेतु मई 2015 की अधिसूचना संख्या एएमपी/21/2009-डब्ल्यूएस के माध्यम से अधिसूचित कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुसार ''पत्तन महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को नए कार्गो/उपस्कर/सेवा के प्रशुल्क के लिए किसी अन्य महापत्तन न्यास में ऐसे ही नए कार्गो/उपस्कर/सेवा से मेल खाती हों के लिए निर्धारित प्रशुल्क को अपनाने के लिए अधिसूचना जारी करने के लिए संपर्क कर सकता है।''

(ii). तदनुसार, यह प्रस्ताव किया जाता है कि रो-रो प्रणाली द्वारा मोटर वाहनों के प्रहस्तन के लिए चेन्नई पत्तन न्यास में निर्धारित प्रशुल्क अपनाया जाये, क्योंकि रो-रो सेवा तटीय गमन पर चेन्नई से कांडला और इसके विपरीत चलती है। चेन्नई पत्तन न्यास की निम्नलिखित प्रशुल्क मदें अपनाने का प्रस्ताव किया जाता है:

(क) स्केल-1 क्रमांक 31- अध्याय III के घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची – कार्गो संबंधी प्रभार।
पत्तन से हो कर गुजर रहे मोटर वाहनो अथवा किसी अन्य उपस्कर पर घाटशुल्क प्रभार

क्र. सं.	**कार्गो का विवरण**	**युनिट**	**दर (रुपये में)**	
			विदेशी	तटीय
31				
I	उपस्कर:-			
1.	विमान	प्रत्येक	75,000	45,000
2.	नौका और लांच	प्रत्येक	15,000	9,000
3.	एक्स्कावेटर, मोटर ग्रेडर, डम्पर ट्रक, पहिए, लोडर, बुलडोजर, पेवर, पावर ट्रांसफार्मर, एसेम्बल्ड यूनिट के रूप में			
(क).	15 एमटी तक भार वाले उपस्कर	प्रत्येक	30,000	18,000
(ख).	15 एमटी से अधिक भार वाले उपस्कर और 30 एम तक के भार वाले उपस्कर	प्रत्येक	45,000	27,000
(ग).	30 एमटी से अधिक भार वाले उपस्कर	प्रत्येक	1,00,000	60,000

4.	रेलवे वैगन और सवारी डिब्बे ।	प्रत्येक	22,300	13,380
5.	लोकोमोटिव	प्रत्येक	33,500	20,100
6.	खुली स्थिति में उपस्कर, स्पेयरपार्टों सिहत बिजली और इलैक्ट्रानिक सामान, औजार और अनुषंगी पुर्जे।	एमटी	1,100	660
II.	यात्री/कार्गो ले जाने वाले मोटर वाहन			
(i).	दुपहिया	प्रत्येक	500	300
(ii).	तिपहिया	प्रत्येक	1,500	900
(iii).	1400 सीसी तक चारपहिया			
	(क) आयात	प्रत्येक	4,200	2,520
	(ख) निर्यात	प्रत्येक	2,200	1,320
(iv).	1400 सीसी से अधिक के चारपहिया आयात व निर्यात	प्रत्येक	8,400	5,040
(v).	6 पहिया और अधिक के			
	(क). 7.5 एमटी तक के भार के वाहन	प्रत्येक	10,000	6,000
	(ख). 7.5 एमटी से अधिक भार के वाहन	प्रत्येक	29,000	17,400

टिप्पणी :-

(क). कार्गो/एमएएफआई जो कांडला पत्तन के लिए नहीं है, आता है और उसे पुन:प्रेषित /पोतांतरित किया जाता है, उसे प्रत्येक प्रहस्तन के लिए उस कार्गो/एमएएफआई के लिए लागू घाटशुल्क का 75 प्रतिशत की दर से निर्धारित किया जायेगा। स्टीमर एजेंट यदि अपेक्षित हो तो कार्गो/कंटेनर/एमएएफआई को एक बर्थ से दूसरी बर्थ पर ले जाने की व्यवस्था करेगा।

(ख). कार्गो/एमएएफआई सीधे पोत से पोत पोतांतरण का निर्धारित उस कार्गो एमएएफआई पर लागू घाटशुल्क के 50 प्रतिशत की दर पर निर्धारित किया जायेगा।

(ग). कार्गो/एमएएफआई, मूलत: कांडला के लिये थे बाद मे पोतांतरण के लिए संशोधित कर दिया गया, उसका निर्धारित उस कार्गो/एमएएफआई पर प्रत्येक प्रहस्तन के लिए लागू घाटशुल्क के 100 प्रतिशत पर किया जायेगा।

(घ). ऊपर क्रम सं. (1) (3) के अंतर्गत वर्गीकृत इकाइयों के स्पेचर्स और एसेसरीज पर अलग से उगाही उपरोक्त क्रम संख्या (1) (6) में निर्धारित दरों पर की जायेगी।

(ख). पत्तन से होकर गुजर रहे मोटर वाहनों अथवा किसी अन्य उपस्कर पर विलंब शुल्क प्रभारों की अनुसूची (निशुल्क अवधि के पश्चात)

क्र.सं.	**विवरण**	**प्रति घाट यूनिट प्रति दिन अथवा उसके एक भाग के लिए विलंब शुल्क (रुपयों में)**
1.	आयात कार्गो	
	(i). पहले सात दिन के लिए	18.50
	(ii). अगले सात दिन के लिए	37.00
	(iii). अगले 13 दिन	55.50
	(iv). तत्पश्चात	112.50
2.	निर्यात कार्गो और पोतांतरण कार्गो	

	(i). पहले 7 दिन	18.50
	(ii). अगले 3 दिन	37.00
	(iii). तत्पश्चात	112.50

उपरोक्त के अतिरिक्त, प्रस्तावित दरमानों के अनुसार जीआरटी आधार पर पोत संबंधी प्रभार ऐसे पोतों से वसूल किया जायेगा जिनकी हैसियत विदेशी और तटीय पोतों की हो।

(iii). प्रस्तावित संशोधित दरमानों का परिशिष्ट प्रस्तुत हैं।

15.1. जैसी पहले चर्चा की गई है, टिप्पणियां भेजते समय, वादिनार तेल टर्मिनल लिमिटेड (वीओटीएल) और इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओएल) अपने क्रमश: 5 मई, 2016 और 11 मई, 2016 के द्वारा वादिनार पत्तन प्रयोक्ताओं के लिए एक बैठक का अनुरोध किया।

15.2. प्रत्युत्तर में हमने अपने 23 मई, 2016 के पत्र द्वारा सूचित किया कि विषयक प्रस्ताव पर 20 अप्रैल, 2016 को एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था और उसमें सभी प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को सुनवाई का एक अवसर दिया गया था। उसमें अन्य प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों के साथ वादिनार प्रभाग के प्रयोक्ताओं नामत: आईओसीएल और वीओटीएल ने भी संयुक्त सुनवाई में भाग लिया था और अपने निवेदन रखे थे। इसलिए आईओसीएल और वीओटीएल को विषयक प्रस्ताव पर अपने निवेदनों के संबंध में, यदि कोई है, केपीटी से संपर्क करने का अनुरोध किया गया।

16. यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि केपीटी का 22 फरवरी, 2016 को प्रस्ताव एमओएस के 17 दिसम्बर, 2015 के पहले के निदेश पर आधारित है जिसे 5 अक्तूबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य द्वारा अनुमोदन किया गया था उसमें तटीय प्रशुल्क के लिए यह कहते हुए एक टिप्पणी निर्धारित की गई थी कि तटीय पोत के लिए दर विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को हिसाब में लेते हुए विदेशगामी पोत की दर के 60 प्रतिशत (आसपास की दर) तक भारतीय रूपये में एकत्र की जायेगी। इसी बीच एमओएस ने अपने 11 मई, 2016 के पत्र के द्वारा इस प्राधिकरण को निदेश दिया कि उसकी 17 सितम्बर, 2015 के पहले के निदेश को आस्थगित रखा जाये। इसलिए इस प्राधिकरण ने 19 मई, 2016 को एक आदेश पारित किया कि उसके 05 अक्तूबर, 2016 के आदेश को भी आस्थगित रखा जाए। इस प्राधिकरण ने केपीटी और बीओटी प्रचालकों मुख्य प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों सहित सभी महापत्तन न्यासों को 19 मई, 2016 के आदेश की प्रति भेजी। तदनुसार, अतिरिक्त, सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय केपीटी ने 27 मई, 2016 के अपने पत्र में 19 मई, 2016 के आदेश के आलोक में, प्रस्तावित दरमानों में आशोधन किया और उसका प्रभाव राजस्व आकलन में कलमबद्ध किया।

17. जैसा ऊपर बताया गया है, अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देते समय, केपीटी ने अपने 27 मई, 2016 के पत्र के द्वारा एआरआर, प्रारूप दरमानों मे हल्का सा संशोधन किया और प्रस्तावित दर पर फार्म सं. 3 में राजस्व का आकलन संशोधित कर दिया। केपीटी ने अपने 27 मई, 2016 के संशोधित प्रस्ताव मे किया मुख्य संशोधन और केपीटी द्वारा किया गया निवेदन नीचे दिया गया है:

(i). केपीटी ने मूल प्रस्ताव में निकाले गए 849.95 करोड़ रुपये के प्रति सूचकांकित एआरआर सीमा को आशोधित कर 841.81 करोड़ रूपये कर दिया (तथापि, केपीटी ने संशोधित फार्म संख्या-1 नहीं भेजा है)।

(ii). संशोधित फार्म सं.3 के अनुसार वर्ष 2015-16 के लिए प्रस्तावित दरमानों पर राजस्व आकलन 838.97 करोड़ रूपये है जबकि केपीटी ने अपने फरवरी, 2016 के प्रस्ताव में यह 850.12 करोड़ रुपये दिया है।

18.1. तत्पश्चात, केपीटी ने अपने 13 जून, 2016 के पत्र और 15 जून, 2016 के ई-मेल द्वारा प्रारूप एआरआर प्रारूप दरमानों में हल्का से संशोधन किया और प्रस्तावित दर पर फार्म सं. 3 में राजस्व आकलन का संशोधन किया। केपीटी द्वारा अपने 27 मई, 2016 के संशोधित प्रस्ताव में किया गया मुख्य संशोधन और केपीटी द्वारा किया गया निवेदन इस प्रकार है:-

(i). केपीटी ने 27 मई, 2016 के अपने प्रस्ताव में निकाली गई 841.81 करोड़ रुपये की सूचकांकित एआरआर सीमा को आशोधित कर 835.52 करोड़ रुपये कर दिया।

(ii). संशोधित फार्म 3 के अनुसर मई, 2016 के प्रस्ताव में केपीटी द्वारा निकाले गए 838.97 करोड़ रूपये के प्रति प्रस्तावित दरमानों में राजस्व आकलन 835.52 करोड़ रूपये है।

(iii). केपीटी ने वादिनार प्रभाग में पत्तन देयताओं और पाइलटेज कार्यकलाप में वादिनार प्रभाग में पहले के प्रस्तावित 150 प्रतिशत और 109.70 प्रतिशत के स्थान पर क्रमश: 25 प्रतिशत और 22 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है।

18.2. केपीटी ने अपने 13 जून, 2016 के पत्र के द्वारा निम्नलिखित संशोधित प्रलेख प्रस्तुत किये:-

(i). संशोधित फार्म-1 अर्थात औसत राजस्व अपेक्षा (एआरआर) कार्यरत सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित। केपीटी द्वारा भेजी गई संशोधित परिकल्पित एआरआर इस प्रकार है:-

(रुपये लाख में)

क्र.सं.	**विवरण**	**वर्ष 1 (2011-12)**	**वर्ष 2 (2012-13)**	**वर्ष 3 (2013-14)**
(1).	**कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओ के अनुसार)**			
(i).	परिचालन व्यय	37799.49	37357.81	45160.30
(ii).	ह्रास	4579.31	4622.43	4918.18
(iii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	8219.00	9516.48	9943.95
(iv).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	8888.88	7830.35	27467.23
	उप-योग 1=(i)+(ii)+(iii)+(iv)	**59486.68**	**59327.07**	**87489.66**
(2).	**समायोजन घटाए :**			
(i).	संपत्ति संबंधी व्यय			
	(क). परिचालन व्यय	640.42	862.37	1192.08
	(ख). ह्रास	22.00	23.00	23.63
	(ग). प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	355.17	432.66	580.59
	(घ). आबंटन एफएमई	342.82	337.87	479.59
	उप-योग 4(क)(i)=[(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	**1360.41**	**1655.9**	**2275.89**
(ii).	ऋणों पर ब्याज	15.00	15.00	15.00
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, का 4/5वां जैसे मजदूरी के बकाया, पेंशन/उपदान के बाकाया, अनुग्रह भुगतान आदि (प्रत्येक मद को सूचीबद्ध करें)			
	(क). मजदूरी संशोधन बकाया	0.00	0.00	0.00
	(ख).	0.00	0.00	0.00
	(ग).	0.00	0.00	0.00
	उप-योग 2(क)(iii) = [(ख)+(ग)+(घ)]	0.00	0.00	0.00
(iv).	पेंशन निधि में अंशदान 4/5	4351.20	4480.00	16276.00
(v).	प्रचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अतिरिक्त प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।			
	(क). परिचालन व्यय	0.00	0.00	0.00
	(ख). ह्रास	0.00	0.00	0.00
	(ग). प्रबंधन और प्रशासनिक आबंटन उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00
	(घ). आबंटन एफएमई	0.00	0.00	0.00
	उप योग 2(क)(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	**0.00**	**0.00**	**0.00**
	कुल योग 2(क) = 2(क)(i) + 2(क)(ii) + 2(क)(iii) + 2(क)(iv) + 2(क)(v) + 2(क)(vi)	**5726.61**	**6150.90**	**18566.89**
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)	**53760.07**	**53176.17**	**68922.77**
(4).	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वर्ष1 + वर्ष 2 + वर्ष 3] / 3	58619.67		
(5).	**नियोजित पूंजी**			
	(i). 31.03.2014 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां	78211.79		

	(लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	
	(ii). 31.03.2014 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	28355.51
	(iii). घटाए: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31.03.2014 के अनुसार संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	367.32
	(iv). घटाए : लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2014 के अनुसार बीओटी प्रचालक को अंतरित निवल परिसंपत्तियों, यदि कोई हो, का निवल मुल्य।	0.00
	(v). घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने वाले लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2014 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	0.00
	(vi). जोड़े : कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यकारी पूंजी	
	(क). मालसूची	68.97
	(ख). देनदार	1855.33
	(ग). रोकड़	31.54
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	1955.84
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]	108155.82
(6).	**क्रम संख्या 5 (vii) पर कुल नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत**	17304.93
(7).	**31 मार्च, 2014 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)[(4)+(6)]**	75924.60
(8).	**वर्ष 2014-15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @ 100% की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात @6% (7*1.06)**	**80480.08**
(9).	**वर्ष 2015-16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @ 100% की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात @ 3.82% (8*1.0382)**	**83551.90**
(10).	**अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)**	**83551.90**
(11).	**प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 10 में आकलित**	**83551.58**

(ii). संशोधित फार्म-3 अर्थात राजस्व आकलन कार्यरत सनदी लेखाकर द्वारा विधिवत् प्रमाणित।

(iii). वार्षिक लेखाओं के आंकड़ों और फार्म 1 में सुविचारित आंकड़ों का समाधान विवरण।

19. इस मामले की कार्यवाहियों से संबंधित परामर्श इस प्राधिकरण के अभिलेख में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और दलीलों के उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जायेंगे। यह ब्यौरे हमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in. पर भी उपलब्ध होंगे।

20. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आई है:

(i). कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के दरमान का इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार जनवरी, 2011 में संशोधन किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा 18 जनवरी, 2011 के आदेश द्वारा अनुमोदित केपीटी के दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2013 तक थी। उक्त आदेश में, कांडला प्रभाग में कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप में (पीओएल को छोड़कर) 20 प्रतिशत की वृद्धि की अनुमति दी गई थी। जहां तक पोत संबंधी प्रभारों का संबंध है कांडला प्रभाग में शुष्क गोदीकरण सहित 48 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दी गई थी।

(ii). परामर्शी कार्यवाही के दौरान केपीटी ने एक-दो अवसरों पर बताया कि पत्तन ने अपना प्रस्ताव दो बार प्रस्तुत किया परन्तु किसी न किसी कारण से इसे इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया। केपीटी द्वारा किया गया निवेदन पूरी वास्तविक स्थित नहीं दर्शाता। यह स्वीकार किया जाता है कि केपीटी ने जनवरी, 2013 में अपने दरमानों के सामान्य

संशोधन का प्रस्ताव दायर किया था जिसे हितधारकों के साथ परामर्श के लिए लिया गया। जनवरी, 2013 में उस प्रस्ताव के दायर करने के कालक्रमानुसार घटनाओं और केपीटी द्वारा फरवरी, 2016 में वर्तमान प्रस्ताव के दायर करने तक की स्थिति इस आदेश के पैरा 4 में विस्तार से रखी गई है और उसे दोहराया जाता है। उसे यहां अल्पता के लिहाज से पुन: दोहराया नहीं जाता।

(iii). (क) दीर्घकालीन अनुवर्तन के पश्चात, केपीटी ने 22 फरवरी, 2016 को प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत् अपने दरमानों में सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर किया। उक्त प्रस्ताव में, केपीटी ने वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) की सूचकांकित सीमा का आकलन 84995.46 लाख रुपये और केपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमानों पर राजस्व का आकलन 85011.92 लाख रुपये किया।

हमारे 18 अप्रैल, 2016 के पत्र के द्वारा प्रस्ताव के संदर्भ में 25 अप्रैल, 2016 तक सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया। मामले में 20 अप्रैल, 2016 को एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। नियमित अनुवर्तन के पश्चात पत्तन ने अपने 27 मई, 2016 के पत्र संशोधित प्रारूप दरमानों और आशोधित राजस्व आकलन के साथ वांछित सूचना/स्पष्टीकरण भेजा। इसके पश्चात जून, 2016 के पत्र (13 जून, 2016 को प्राप्त) के साथ केपीटी कार्यरत सनदी लेखाकार से प्रमाणित और आशोधित राजस्व आकलन भेजे।

(ख) यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि केपीटी द्वारा 22 फरवरी, 2016 के पत्र के साथ दायर प्रारूप दरमान इस प्राधिकरण के 5 अक्तूबर, 2015 को पारित आदेशों में पोतपरिवहन मंत्रालय के 17 सितम्बर, 2015 के निदेशों पर आधारित थे। उक्त् आदेश का अनुपालन करते हुए केपीटी ने विनिमय दर उतार-चढ़ाव को हिसाब में लेते हुए विदेशगामी पोत के 60 प्रतिशत तक तटीय पोतों से तटीय दर एकत्र करने का प्रस्ताव किया। इसी बीच एमओएस के अपने 11 मई, 2016 के पत्र द्वारा इस प्राधिकरण को अपने 17 सितम्बर, 2015 के निदेशों को आस्थगित करने का निदेश दिया और 1/3 जनवरी, 2005 और 9 मार्च, 2005 के एमओएस के निदेशों को पुन: बहाल कर दिया। इसलिए, इस प्राधिकरण ने अपने 5 अक्तूबर, 2015 के आदेश को आस्थगित रखने के लिए 19 मई, 2016 को आदेश पारित किया। परिणामस्वरूप केपीटी को 19 मई, 2016 के हाल ही के आदेश के अनुसार प्रस्तावित दरमानों में तटीय पोतों के लिए विशिष्ट दरें प्रस्तावित करने तथा उसके प्रभावों को राजस्व आकलन में कलमबद्ध करने का अनुरोध किया। तदनुसार, केपीटी ने 19 मई, 2016 के आदेश के अनुरूप अपने 13 जून, 2016 के अपने पत्र में संशोधित प्रस्तावित दरमानों में तटीय पोतों के लिए विशिष्ट दर प्रस्तावित की और राजस्व प्रभाव भी कलमबद्ध किया। इसके अतिरिक्त, केपीटी ने एआरआर के आकलनों को भी संशोधित किया जो कार्यरत सनदी लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित थे। केपीटी द्वारा दायर अंतिम संशोधित प्रस्ताव तारीख शून्य जून, 2016 (13 जून, 2016 को प्राप्त) एआरआर सूचकांकन सीमा को संशोधित कर 83,551.90 लाख रूपये और आशोधित प्रस्तावित दरमानों पर राजस्व आकलन 83,551.58 लाख रूपये पर स्थिर किया।

केपीटी द्वारा 27 मई, 2016 के अपने पत्र में दी गई सूचना/ स्पष्टीकरण तथा दिनांक शून्य जून, 2016 के केपीटी के अंतिम संशोधित प्रस्ताव तथा मामले की प्रक्रिया के दौरान पत्तन द्वारा किय गए निवेदनों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(iv). इससे पहले की हम मामले का विश्लेषण आरंभ करें, यहां यह कहना उल्लेखनीय है कि कस्टम ब्रोकर एसोसिएशन (सीबीए) (जो पूर्व में कांडला पत्तन कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन के नाम से जानी जाती थी) ने यह बताया कि माननीय गुजरात उच्च न्यायालय के समक्ष एक पीआईएल संख्या 276/2013 लंबित है और मामला न्यायाधीन है तो केपीटी द्वारा दरमानों में वांछित संशोधन का परीक्षण किया जाये। जब इस पर स्पष्टीकरण मांगा गया तो केपीटी ने कहा कि माननीय गुजरात उच्च न्यायालय ने अपने 04 दिसम्बर, 2015 के मौखिक आदेश द्वारा पीआईएल का निपटान कर दिया है। अत: अभिलेख में ऐसा कुछ नहीं है जो इस प्राधिकरण को केपीटी के प्रस्ताव पर विचार करने से रोकता है।

(v). (क) प्रशुल्क नीति, 2015 का खंड 2.1 अपेक्षा करता है कि प्रत्येक महापत्तन न्यास तीन वर्षों वर्ष 2011-12 (वर्ष 1), 2012-13 (वर्ष 2) और 2013-14 (वर्ष 3) के अंतिम वार्षिक लेखाओं और कार्यरत सनदी लेखाकार/लागत और प्रबंधन लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित 31 मार्च, 2014 को प्राप्त वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन करेगा जो उक्त वर्षों के वास्तविक व्ययों का औसत होगा तथा प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2 और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों में निर्धारित कुछेक समंजनों के साथ व 31 मार्च, 2014 को प्राप्त प्रगति अधीन पूंजीगत कार्यों सहित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिफल भी रखेंगे।

(ख) केपीटी ने तीन वर्षों यानी 2011-12 (वर्ष 1), 2012-13 (वर्ष 2) और 2013-14 (वर्ष 3) के कार्यरत सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के आधार पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का निर्धारण किया है। केपीटी ने वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए औसत वार्षिक व्यय को निकालने के लिए एआरआर परिकलन में स्वीकार्य नहीं व्यय को छोड़ दिया है। प्रशुल्क नीति, 2015 के

खंड 2.2 और कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में निर्धारित उपबंधों के अनुसरण में केपीटी द्वारा किये गए निम्नलिखित समंजनों पर विस्तार से नीचे चर्चा की जा रही है:

(i). केपीटी ने प्रचालन व्ययों के 640.12 लाख रूपये, 862.37 लाख रू. और 1192.08 लाख रू. और वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के संपदा कार्यकलाप से संबंधित मूल्यह्रास के 22.00 लाख रू., 23.00 लाख रू. और 23.63 लाख रू. को छोड़ दिया है जो प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2.(i) और इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यकारी दिशानिर्देशों के अनुसार वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के वास्तविक प्रचालन व्यय के क्रमश: 2613.76 लाख रू., 3267.83 लाख रू. और 3755.32 लाख रू. तथा मूल्यह्रास के क्रमश: 274.63 लाख रू., 283.99 लाख रू. और 326.40 लाख रू. के प्रति हैं। छोड़े जाने के लिए सुविचारित आंकड़ों के बेमेल होने पर जब स्पष्टीकरण मांगा गया तो पत्तन ने स्पष्ट किया कि 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक लेखाओं में सूचित संपदा कार्यकलाप के प्रचालन व्यय में पत्तन द्वारा गोपालपुरी और कांडला कालोनी के अनुरक्षण पर किया गया व्यय भी शामिल है केपीटी द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण से यह अनुमान लगाया जा सकता है कि दो कालोनियों के रखरखाव, जो पत्तन के कर्मचारियों के लिए है, पर किये गये व्यय को दरमानों के सामान्य संशोधन में कलमबद्ध किया गया है। केपीटी ने गोपालपुरी और कांडला तथा वादिनार कालोनी से संबंधित प्रचालन व्यय का ब्यौरा भी प्रस्तुत किया जिस पर अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के एक भाग के रूप में विचार किया है। यहां यह कहना समीचीन होगा कि पत्तन कर्मचारियों के क्वार्टरों की लाइसेंस फीस भूमि नीति दिशानिर्देशों के अंतर्गत निर्धारित नहीं की जाती। इसे संबंधित पत्तनों द्वारा संगत नियमों के अनुसार निर्धारित किया जाता है। इस आधार पर और पत्तन द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण और इस बात को मानते हुए कि एआरआर परिकलन सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित है, केपीटी द्वारा किये गए उक्त समंजन पर विश्वास किया जाता है और स्वीकृत है। आबंटित एफएमई और संपदा कार्यकलाप के लिए आबंटित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय को केपीटी द्वारा निकाले जाने पर विश्वास किया जाता है।

(ii). केपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2015 और इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2 (ii) के अनुसार ऋण पर ब्याज को भी शामिल नहीं किया है।

(iii). प्रशुल्क नीति, 2015 और इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2(iii) के अनुसार वेतन का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, वेतन में संशोधन के कारण अनुग्रह राशि भुगतान का बकाया आदि जैसे एक बारगी व्यय के केवल 1/5वें भाग को भी वार्षिक राजस्व अपेक्षा के लिए परिकलित किया जायेगा। इसका अर्थ यह हुआ कि उपरोक्त व्ययों के 4/5 भाग को उक्त व्ययों में जोड़ा नहीं जायेगा।

केपीटी ने वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए क्रमश: 4351.20 लाख रू., 4480.00 लाख रू. और 16,276.00 लाख रू. संगत वर्ष के वार्षिक लेखाओं में सूचित पेंशन निधि के 4/5वे भाग के अंशदान को छोड़ दिया हैं। केपीटी द्वारा किया गया उक्त समंजन प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुरूप है और प्रक्रिया द्वारा समर्थित है अत: सुविचारित है।

(c). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2. (iv) और कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 2.2 (iv) के अनुसार प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय प्रचालन व्यय और मूल्यह्रास के सकल के अधिकतम 25 प्रतिशत तक पर एआरआर में विचार किया जायेगा।

लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में सूचित प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय (एमजीएओ) वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए क्रमश: 8467.95 लाख रू., 9757.16 लाख रू. और 10,200.83 लाख रू. हैं।

तत्पश्चात, केपीटी ने वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार प्रचालन व्यय के 25 प्रतिशत का निर्धारण क्रमश: 12649.45 लाख रू., 12874.18 लाख रू. और 15,005.61 लाख रू. किया। चूंकि लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार, एमजीए प्रचालन व्यय और मूल्यह्रास के सकल के 25 प्रतिशत की सीमा के भीतर है केपीटी ने प्रशुल्क नीति 2015 के उपबंधों का अनुपालन करते हुए एआरआर में वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 में क्रमश: कोई समायोजन नहीं किया।

केपीटी द्वारा फार्म-2 में भेजी गई क्रिया के अनुसार, केपीटी ने संपदा कार्यकलाप पर प्रचालन व्यय को हटाया नहीं है। प्रचालन व्ययों से संपदा कार्यकलापों पर प्रचालन व्यय को हटा देने पर प्रचालन व्ययों का 25 प्रतिशत

वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए क्रमश: 9965.57 लाख रू., 10,092.94 लाख रू. और 11,947.41 लाख रूपये निकलता है। तथापि, उक्त आशोधन से एआरआर के आकलन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है क्योंकि लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाये गए प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय प्रशुल्क नीति, 2015 में निर्धारित सीमा के भीतर है।

(घ) इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2(v) के अनुसार, कैप्टिव बर्थ के लिए संगत सभी व्यय एआरआर के परिकलन से निकाले जाने हैं।
केपीटी ने कैप्टिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण के लिए संगत व्ययों को हटाना 'शून्य' दर्शाया है। केपीटी द्वारा एआरआर में दी गई इस सूचना पर विश्वास किया जाता है।

(vi). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.1 के अनुसार, एआरआर 2011-12 (वर्ष 1), 2012-13 (वर्ष 2) और 2013-14 (वर्ष 3) तीनों वर्ष के अंतिम लेखापरीक्षित लेखाओं के वास्तविक व्यय के जोड का जमा नियोजित पूंजी और 31 मार्च, 2014 को प्रगतिधीन पूंजीगत कार्यों सहित, पर 16 प्रतिशत प्रतिफल का औसत होगा। केपीटी द्वारा निकाला गया व्ययों का औसत 58,619.67 लाख रू. (53,760.07 लाख रु., + 53,176.17 लाख + 68,922.77 लाख रु. /3) बनता है।

(vii). (क) 22 फरवरी, 2016 के मूल प्रस्ताव में केपीटी 31 मार्च, 2014 को एआरआर के आधार पर 1,16,354.21 लाख रू. की नियोजित पूंजी पर पहुंचा जिसमें परिसंपत्ति के 82,882.71 लाख रू + प्रगतिधीन कार्यों के 31,882.98 लाख रू.+कार्यकारी पूंजी के 1,955.84 लाख रू.–संपदा कार्य से संबंधित निवल स्थायी परिसंपत्ति के हैं जो कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 2.4 में निर्धारित उपबंध के अनुरूप है।

कुछ प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों जैसे कांडला स्टीवडोर एसोसिएशन लिमिटेड (केएसएएल) और कांडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन (केपीएसएए) के अनुरोध पर एआरआर परिकलन मे पत्तन द्वारा सुविचारित पूंजीगत प्रगतिधीन कार्य का ब्यौरा मांगा गया, पत्तन ने वांचित ब्यौरा प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को भेज दिया गया। केपीटी द्वारा प्रदान किये गए ब्यौरे के आधार पर केएसएएल और केपीएसएए ने ऐसी कुछ मदों को सूचीबद्ध किया और अनुरोध किया कि एआरआर परिकलित करते समय इन मदों को प्रगति अधीन कार्यों में से निकाल दिया जाए। उनके अनुरोध की केपीटी ने समीक्षा की और 31,882.98 लाख रु. की नियोजित पूंजी में से पूंजीगत प्रगति अधीन कार्य को निकाल कर नियोजित पूंजी 28,355.51 लाख रूपये कर दी। उसके अतिरिक्त, केपीटी ने मूल रूप से 82,882.71 लाख रु. पर सुविचारित निवल स्थायी परिसंपत्तियों का भी अंतिम संशोधित प्रस्ताव में 78,211.79 लाख रुपये कर दिया। इस प्रकार संक्षेप में प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की आपत्ति को ध्यान में रखकर नियोजित पूंजी को 8198.39 लाख रुपये (4670.93 लाख रू. निवल स्थायी परिसंपत्तियों के और 3,527.47 लाख रु. पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित प्रगति अधीन कार्य के) से कम कर दिया। पत्तन ने नियोजित पूंजी निकालने के लिए किये गए अन्य समंजनों में कोई परिवर्तन नहीं किया।

बंदर बेसिन पर किये गए व्यय को हटाने के बारे में केएसएएल की दलील के संबंध में, केपीटी ने स्पष्ट रूप से यह बताया है कि इस तर्क को स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि बंदर बेसिन सुविधा कांडला पत्तन का ही एक भाग है, इसलिए इसे नहीं हटाया जा सकता। यह कहना संगत होगा कि कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.4 के अनुसार निवल स्थायी परिसंपत्तियां संपदा से संबंधित होती हैं। बीओटी आपरेटर, यदि कोई हो, को हस्तांतरित निवल स्थायी संपत्ति, परन्तु पत्तन न्यास की पुस्ताकों में दर्शायी गई और कैप्टिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचारित निवल स्थायी परिसंपत्तिां यदि कोई हो, हटाये जाने की जरूरत है। प्रशुल्क नीति पत्तन को अपनी निवल स्थायी परिसंपत्तियों को हटाये जाने की अपेक्षा नहीं रखती।
अत:, यह प्राधिकरण, इस संबंध में, पत्तन के प्रस्ताव के साथ है। केपीटी ने यह स्पष्ट किया है कि प्रगति अधीन कार्य के मूल्य की लागत और पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में निवल स्थायी परिसंपत्तियां संशोधित क्रिया में निकाल दी हैं। केपीटी ने यह पुष्टि की है कि पीपीपी परियोजनाओं पर किया कोई व्यय वार्षिक राजस्व अपेक्षा में शामिल नहीं किया गया है।

(ख) कार्यकारी पूंजी में, मालसूची, विविध देनदार और रोकड़ शेष शामिल हैं। यह पाया गया है कि विविध देनदार कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानकों के अनुसार परिकलित किये गए हैं। उक्त खंड के अनुसार,

पूंजीगत स्पेयर्स की मालसूची पर सीमा एक वर्ष की औसत खपत होगी और मालसूची के स्टोर की खपत के अन्य मामलों में सीमा, ईंधन को छोड़कर भंडार की खपत के 6 माह की औसत होगी। केपीटी द्वारा सुविचारित मालसूची शेष को वर्ष 2013-14 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार प्रचालन भंडार व्ययों के साथ सह-सम्बद्ध नहीं किया जा सकता। यह देखते हुए कि परिकलित एआरआर सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित है, केपीटी द्वारा सुविचारित मालसूची शेष पर भरोसा किया जा सकता है।

कार्यकारी पूंजी के लिए रोकड़ शेष का आकलन करने का मानक एक महीने का रोकड़ व्यय है। केपीटी द्वारा विचार में लिये गए रोकड़ व्यय को वर्ष 2013-14 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार प्रचालन रोकड़ व्यय से सह-सम्बद्ध नहीं किया जा सकता। रोकड़ शेष को वर्ष 2013-14 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाये गए व्ययों में से संपदा कार्यकलापों से संबंधित व्ययों को निकालकर एक माह के रोकड़ व्ययों पर विचार करने के लिए पुन: परिकलित करना होगा। आशोधन के आधार पर, कार्यकारी पूंजी में रोकड़ शेष केपीटी द्वारा आकलित 31.54 लाख रुपये के स्थान पर 4006.73 लाख रुपये बना।

(ग) उक्त विश्लेषण के अधीन, आशोधित नियोजित पूंजी केपीटी द्वारा आकलित 1,08,155.82 लाख रूपये के स्थान पर 1,12,131.01 लाख रूपये निकलती है।

(viii). संशोधित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिफल 17,940.96 लाख रुपये बनता है जिसे एआरआर के लिए विचार में लिया गया है।

इडियन फार्मर्स एंड फर्टीलाइजर्स कॉ-आपरेटिव लिमिटेड (इफ्फको) ने बताया है कि 16 प्रतिशत आरओसीई की अनुमति देते समय परिसंपत्तियों के उत्पादक प्रयोग और अनुत्पादक प्रयोग के बीच भेद किया जाना चाहिए। इफ्फको के अनुसार, प्रतिफल केवल उत्पादक प्रयोग में लगायी गई परिसंपत्तियों पर ही हो सकता है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि एमओएस द्वारा घोषित प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.1 के अनुसार, महापत्तन न्यास 31 मार्च, 2014 को प्रगति अधीन पूंजीगत कार्यों सहित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत आरओसीई की अनुमति के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 में परिसंपत्तियों के पृथ्यक्करण की अपेक्षा नहीं की जाती। इस बात को ध्यान में रखना होगा कि 2005 के दिशानिर्देशों के फार्वड लुकिंग मॉडल के अंतर्गत, महापत्तन न्यास पूर्णत: आकलन के आधार पर प्रतिफल के हकदार हैं, वह भी परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर, चाहे प्रस्तावित निवेश प्रशुल्क चक्र के तीसरे वर्ष में ही क्यों न किया हो जबकि 2015 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत एआरआर मॉडल डब्ल्यूआईपी में वास्तविक निवेश पर विचार करता है जिससे कि पत्तन आय अर्जित करने में सक्षम हो सके। इफ्फको की दलील है कि डब्ल्यूआईपी पत्तन को परियोजना पूरी करने के लिए प्रोत्साहित नहीं करेगा, उचित प्रतीत नहीं होता क्योंकि पत्तन परियोजनाओं को समय पर पूरा करने के लिए तेजी लाते हैं। केपीटी का प्रस्ताव प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार है।

(ix). एआरआर तीनों वित्तीय वर्षों अर्थात 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए वास्तविक लेखापरीक्षित व्यय का औसत जमा 16 प्रतिशत आरओसीई के साथ 17,304.93 लाख रुपये है और कुल मिलाकर 31 मार्च, 2014 को 75,924.60 लाख रूपये है। इसके अतिरिक्त, केपीटी ने कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 2.7 के अनुसार, उक्त एआरआर को वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए क्रमश: 6 प्रतिशत और 3.82 प्रतिशत पर लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर सूचकांकित किया है और दरमान भेजते समय एआरआर की 2015-16 के लिए सीमा 83,551.90 लाख रूपये पर निकली है। प्रशुल्क नीति का खंड 2.1 यह अपेक्षा करता है कि प्रत्येक पत्तन न्यास वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का निर्धारण करेगा जो तीन वर्षों, 2011-12 (वर्ष 1), 2012-13 (वर्ष 2) और 2013-14 (वर्ष 3) का वास्तविक व्यय के योग का औसत जमा नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिफल पर करेंगे। इस संबंध में, हमने पहले ही पोत परिवहन मंत्रालय को अनुरोध कर रखा है कि वह प्रशुल्क नीति में कथित खंड मे विशिष्ट वर्षों 2011-12 (वर्ष 1), 2012-13 (वर्ष 2) और 2013-14 (वर्ष 3) के स्थान पर तीन वर्ष अर्थात (वर्ष 1), (वर्ष 2) और (वर्ष 3) करते हुए संशोधन करे ताकि एआरआर तत्काल पिछले 3 वर्ष की अवधि से संबंधित वास्तविक व्यय के औसत को कलमबद्ध करे। इस संबंध में पोत परिवहन मंत्रालय के उत्तर की प्रतीक्षा है। इसी बीच, चूंकि वर्ष 2014-15 और 2015-16 समाप्त हो चुके हैं, इसलिए, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए क्रमश: 6 प्रतिशत और 3.82 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई को 100 प्रतिशत अपनाते हुए एआरआर का अधिकतम सूचकांकन निकालने के लिए केपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति को स्वीकार किया जाता है ताकि पत्तन अपने व्ययों को वहन करने में एआरआर के आकलन में घाटे में न रहे।

पत्तन ने यह पुष्टि की है कि वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए केपीटी के वार्षिक लेखाओं में दर्शाये गए आंकड़ों में सीएचडी शामिल है और केपीटी द्वारा सुविचारित एआरआर में सीएचडी का एआरआर शामिल है। केपीटी द्वारा सूचित स्थिति विश्वसनीय है।

केपीटी द्वारा 13 जून, 2016 के अपने संशोधित प्रस्ताव में दर्शाये गए संशोधित एआरआर परिकलन जो सनदी लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित हैं, इस विश्लेषण मे विश्वास किया गया है। केपीटी द्वारा अपने 22 फरवरी, 2016 के मूल प्रस्ताव और

13 जून, 2016 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तुत अधिकतम सूचकांकित एआरआर और इस प्राधिकरण द्वारा नियोजित पूंजी में आशोधन के अधीन सुविचारित का सारांश नीचे दिया गया है:

(राशि लाख रूपये में)

क्र. सं.	**विवरण**	**22 फरवरी, 2016 के मूल प्रस्ताव के अनुसार**	**13 जून, 2016 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार**	**इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित**
1	वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के वर्षों के औसत व्यय	58,619.67	58,619.67	58,619.67
2	निवल स्थायी परिसंपत्तियों, 31.03.2014 को प्रगति अधीन पूंजीगत कार्यकारी पूंजी सहित नियोजित पूंजी	1,16,354.21	1,08,155.82	1,12,131.01*
3	नियोजित पूंजी पर @ 16% से प्रतिफल	18,616.67	17,304.93	17,940.96
4	31 मार्च, 2014 को एआरआर (4=1+3)	77,236.34	75,924.60	76,560.63
5	वर्ष 2014-15 (6%) के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @ 100% पर एआरआर का सूचकांकन	81,870.52	80,480.08	81,154.27
6	वर्ष 2015-16 (3.82%) के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @ 100% पर एआरआर का सूचकांकन	84,995.46	83,551.90	84,251.84
7	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	84,995.46	83,551.90	84,251.84

* इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित नियोजित पूंजी में वृद्धि कार्यकारी पूंजी परिकलन मे रोकड़ शेष में आशोधन के कारण है जिस पर पूर्व के पैरा में चर्चा की गई है।

(x). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यासों को यह अधिकार है कि वे अपने वाणिज्यक निर्णय के आधार पर बाजार की बाध्यताओं का मुकाबला करने के लिए दरमानों का निर्धारण सूचकांकित एआरआर की सीमा के भीतर करें जो प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित हो। पत्तन ने कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 2.9 के अनुसार अपेक्षित 2014-15 प्रहस्तित तुलनात्मक यातायात के लिए प्रस्तावित दरमानों मे प्रशुल्क की प्रत्येक मद को दर्शाते हुए राजस्व आकलन की विस्तृत प्रक्रिया दी है। प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.5 के अनुसार, दरमान निकालने के लिए केपीटी ने सूचित किया है कि केपीटी द्वारा अनन्य रूप से टनों में वास्तविक कार्गो यातायात तथा अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित दरमान निकालने के लिए वर्ष 2014-15 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोतों के जीआरटी पर सुविचारित किया है। केपीटी ने वर्ष 2014-15 में प्रहस्तित वास्तविक कार्गो यातायात 92.50 मिलियन टन प्रति वर्ष सूचित किया है। केपीटी ने पुष्टि की है कि कार्गो प्रहस्तन सेवा से आकलित राजस्व केपीटी द्वारा वर्ष 2014-15 में अनन्य रूप से प्रहस्तित वास्तविक कार्गो है जिसमें पीपीपी आपरेटरों का कार्गो यातायात शामिल नहीं है।

जहां तक पोत संबंधी प्रभारों से राजस्व का संबंध है, केपीटी ने पुष्टि की है, उसने, बर्थ किराया आय को छोड़कर, वर्ष 2014-15 में प्रहस्तित पोत के जीआरटी पर विचार किया है और जिसमें उसने पीपीपी पोतों के जीआरटी को शामिल नहीं किया है। यह उचित है कि केपीटी द्वारा प्रहस्तित पोतों से हुए पोत संबंधी आय के अदानी कांडला बल्क टर्मिनल में प्रहस्तित पोतों पर राजस्व आकलन में विचार नहीं किया है क्योंकि एकेबीटीपीएल के लिए तुना/तेकरा स्थित मैरीन सेवाएं आउटसोर्सिंग से की जाती हैं जिसके लिए प्रशुल्क अलग से निर्धारित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, केपीटी ने पुष्टि की है कि एकेबीटीपीएल द्वारा दी जा रही मैरीन संबंधी सेवाओं से संबंधित आउटसोर्सिंग व्यय को एआरआर में शामिल नहीं किया गया है क्योंकि उन्होंने अपना प्रचालन जनवरी, 2015 में ही शुरू किया है। उक्त स्पष्टीकरण के आधार पर प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व आकलन में केपीटी द्वारा सुविचारित कार्गो के यातायात आंकड़े और पोतों के जीआरटी जिन्हें प्रैक्टिस कर हरे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है, पर विश्वास किया जाता है।

(xi). (क) पहले बताया गया है कि प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यासों को यह अधिकार है कि वे अपने वाणिज्यक निर्णय के आधार पर बाजार की बाध्यताओं का मुकाबला करने के लिए दरमानों का निर्धारण सूचकांकित एआरआर की सीमा के भीतर करें जो प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित हो।

(ख) केपीटीने अपने प्रस्ताव में कार्गो संबंधी और पोत संबंधी प्रभारों में प्रशुल्क की कुछेक मदों को छोड़कर प्रशुल्क की सभी वर्तमान मदों में वृद्धि का प्रस्ताव किया है। केपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित संशोधन इस प्रकार है:-

क्र. सं.	**कार्यकलाप**	**प्रस्तावित वृद्धि %में**
I	कांडला	
क.	पोत संबंधी प्रभार	
1.	पत्तन देयताएं	25%
2.	पाइलटेज आदि	25%
3.	बर्थ किराया (क्रेन बर्थ)	100%
4.	बर्थ किराया (क्रेन रहित बर्थ)	50%
5.	तरल बर्थ/धारा देयताएं/लंगरगाह	40%
6.	शुष्क गोदी प्रभार	100%
7.	मूरिंग प्रभार	41%
8.	लंगरगाह प्रभार	40% to 300%
9.	पोतातरण/लाइटरेज शुल्क	40%
10.	बीचिंग प्रभार	25%
ख.	कार्गो संबंधी प्रभार	
(i)	घाटशुल्क प्रभार	
1.	कोयला और उर्वरक	40%
2.	खाद्यान (बल्क)	67%
3.	खली और चारा	67%
4.	नमक	400%
5.	पीओएल उत्पाद	90%
6.	तेल और जोखिम रहित रसायन	67%
7.	इमारती लकड़ी	25%
8.	अन्य वस्तुएं	25%
9.	बोरा बंद चीनी और खाद्यान	शून्य
10.	कंटेनर बंद कार्गो	शून्य
(ii)	लाइसेंस शुल्क (खुला स्थान)	100%
	लाइसेंस शुल्क (ढ़का हुआ स्थान)	55%
(iii)	विलंब शुल्क प्रभार	25%
(iv)	कंटेनर भंडार प्रभार	शून्य
(vii)	ऑन बोर्ड श्रमिक प्रभार	शून्य
(viii)	विविध प्रभार	25%
II	वादिनार	
1.	पत्तन देयताएं (मूल प्रस्ताव 150.00%)	25%

2.	पाइलटेज आदि (मूल प्रस्ताव 109.70%)	22% से 25%
3.	बर्थ किराया लंगरगाह आदि	40%
4.	घाटशुल्क - कच्चा तेल	50%

(ग) यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि कुछेक मदों में वृद्धि 50 प्रतिशत से अधिक है। अत: केपीटी का ध्यान सचिव (पोत परिवहन) द्वारा केपीटी को उसके पूर्व के प्रस्ताव के संदर्भ में दिये गए निदेश कि वे अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव के बारे में संयुक्त सचिव (पत्तन) और निदेशक (पीडी) से परामर्श करें और केपीटी का पत्र जिसमें पत्तन ने बताया है कि एमओएस ने उन्हें कांडला प्रभाग में लागत में वृद्धि के प्रस्ताव को कम करने और वादिनार प्रचालनों में उपयुक्त वृद्धि करने की सलाह दी है और सुनिश्चित करें कि वृद्धि 50 प्रतिशत से अधिक न हो।

इसलिए, केपीटी को, यह परीक्षण करने का अनुरोध किया गया था कि क्या संयुक्त सचिव (पोर्ट) के केपीटी को दिये गए निदेश पर जैसा कि ऊपर बताये गए हैं, वर्तमान प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में विचार किया गया है। यदि हां, तो केपीटी को अपने प्रस्ताव में उपयुक्त संशोधन पर विचार करने का अनुरोध किया गया। इस संदर्भ में केपीटी ने बताया कि प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2015 के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा का आकलन किया गया है और दरों का प्रस्ताव ''कितना यातायात वहन कर सकता'' के सिद्धांत और वर्तमान बाजार प्रवृत्तियों आदि के आधार पर किया गया है।

केपीटी ने बताया है कि संशोधन प्रस्ताव अब ऊंचे लग रहे हैं परन्तु इस बात को भी मानना होगा कि 2013 से 2016 की अवधि के बीच दरों में कोई संशोधन नहीं हुआ है। अत: ऐसा प्रतीत होता है कि, प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि अधिक है परन्तु वांछित संशोधन भी अतिशय नहीं है, जैसा कि केपीटी द्वारा तर्क किया गया है। अप्रैल, 2013 से प्रशुल्क में संशोधन न होने के कारण स्थितियों के कालक्रम से संबंधित इस आदेश के पहले भाग में काफी विस्तार से पहले ही बताया जा चुका हैं।

(घ) जैसाकि पहले चर्चा की गई है, इंडियन ऑयल कार्पोरेशन (आईओसीएल) और वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड (वीओटीएल) ने वादिनार प्रभाग में पोत संबंधी प्रभारों में प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि पर आपत्ति की है।

यह ध्यान देने योग्य है कि केपीटी ने अपने जून, 2016 के अंतिम प्रस्तावित दरमानों में, संभवत: वादिनार प्रभाग के पोत संबंधी प्रभारों में अत्यधिक वृद्धि के विरूद्ध आईओसीएल और वीओटीएल द्वारा उठायी गई कठोर आपत्ति के आधार पर, अपने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित पत्तन देयताओं में 150 प्रतिशत की वृद्धि को घटाकर 25 प्रतिशत और पाइलटेज शुल्क की प्रस्तावित 107.9 प्रतिशत की वृद्धि को 22 प्रतिशत कर दिया है। संशोधित प्रस्तावित दर, उक्त मदों के संदर्भ में, के प्रभाव को भी केपीटी द्वारा संशोधित राजस्व आकलनों में कलमबद्ध किया है।

(ड.) मामले के संशोधन के दौरान केपीटी ने एक बयान दिया कि प्राधिकरण ने पहले के प्रशुल्क संशोधन आदेश में वादिनार स्थित प्रभारों में यह कहते हुए वृद्धि की मंजूरी नहीं दी थी कि वादिनार प्रभाग एक अधिशेष प्रभाग है और इसके प्ररिणामस्वरुप वादिनार प्रभाग के पोत संबंधी प्रभारों में अत्यधिक वृद्धि की गई है। केपीटी द्वारा उठाया गया मुद्दा कि वादिनार प्रभाग के लिए पोत संबंधी प्रभारों में कोई वृद्धि मंजूर नहीं की गई थी ठीक नहीं है। यह कहना समीचीन होगा कि प्राधिकरण ने 2 मई, 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/60/2011-केपीटी के द्वारा पत्तन के प्रस्ताव पर अतिरिक्त टगों को किराये पर लेने को ध्यान में रखकर वादिनार प्रभाग के पाइलटेज शुल्क में 46.29 प्रतिशत की वृद्धि की मंजूरी दी गई थी।

इसके अतिरिक्त, यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खंड 2.11.3 की ओर भी ध्यान आकर्षित करता है जो प्रशुल्क नीति, 2015 की घोषणा से पहले सभी महापत्तन न्यासों के प्रशुल्क निर्धारण को शासित करता था। उक्त खंड के अनुसार, अधिक शेष दर्शाने वाले किसी कार्यकलाप अथवा उप-कार्यकलाप के लिए वृद्धि की मंजूरी नहीं दी जायेगी। पहले के प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव के साथ वादिनार प्रभाग के लिए केपीटी द्वारा अलग से लागत विवरण प्रस्तुत किये गए थे जो ग्राह्य लागत जमा 16 प्रतिशत प्रतिफल के पश्चात अधिशेष स्थिति दर्शाते थे। उस स्थिति में, इस प्राधिकरण ने संबंधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खंड 2.11.3 के अनुरूप, जो इस प्राधिकरण

के साथ-साथ केपीटी दोनों पर ही बाध्यकर है। वादिनार प्रभाग के पोत संबंधी प्रभारों में वृद्धि को मंजूरी नहीं दी गई थी।

(च) गांधीधाम वाणिज्य और उद्योग मंडल (जीसीसीआई) ने नमक की घाटशुल्क दर में केपीटी द्वारा प्रस्तावित 400 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि पर आपत्ति की है। कांडला प्रभाग में नमक के घाटशुल्क प्रभारों में 500 प्रतिशत की वृद्धि का औचित्य मांगने पर केपीटी ने औचित्य बताना चाहा कि नमक के लिए वर्तमान घाटशुल्क दर 3 रूपये प्रति एमटी है जसे बढ़ा कर 15/- रूपये प्रति एमटी करने का प्रस्ताव है। केपीटी ने उन सभी वस्तुओं के लिए न्यूनतम प्रत्यक्ष लागत वसूलने का प्रस्ताव किया है जहां वर्तमान प्रभार लागत से कम हैं। केपीटी को न्यूनतम प्रत्यक्ष लागत को वसूलने की अनुमति देना अविवेकपूर्ण नहीं है। केपीटी द्वारा दिये गए औचित्य के आधार पर प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है। किसी भी मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम दरें होती हैं और केपीटी पत्तन को उपलब्ध नम्यता खंड द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए अनुमोदित दरों पर रियायत/छूट दे सकता है।

(छ) इस स्थिति पर विचार करते हुए कि कार्गो संबंधी प्रभारों और विविध प्रभारों में वृद्धि, जैसा कि केपीटी ने चाही है, वार्षिक राजस्व अपेक्षा के अधिकतम सूचकांकन के भीतर है और पत्तन के निर्णय पर आधारित है, यह प्राधिकरण कार्गो और पत्तन संबंधी प्रभारों में वृद्धि को, केपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित, अनुमोदित करता है।

(ज) जहां तक खुले स्थान और आच्छादित स्थान के लिए लाइसेंस (भंडार) शुल्क का प्रश्न है, केपीटी ने भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 के स्थान पर एआरआर मॉडल के अंतर्गत वर्तमान सामान्य संशोधन प्रस्ताव में विद्यमान प्रशुल्क मं क्रमश: 100 प्रतिशत और 55 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार ने 2014 में महापत्तनों संबंधी भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 की घोषणा की थी जो 02 जनवरी, 2014 से प्रभावी हैं। तत्पश्चात, पोत परिवहन मंत्रालय ने जुलाई, 2015 में संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देश जारी किये परिणामस्वरूप, लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और नीति दिशानिर्देश, 2014 के उपबंधों द्वारा शासित होता है। महापत्तनों के लिए संशोधित भूमि दिशानिर्देश, 2014 का पैरा 13(क) पत्तन भूमि के बाजार मूल्य के निर्धारण के 5 कारक प्रदान करता है। 2014 के दिशानिर्देश स्पष्ट रूप से यह संस्तुत करते हैं कि सामान्य तौर पर, भूमि के नवीनतम बाजार मूल्यांकन के निर्धारण के लिए पांचों कारकों में से सबसे ऊंचे कारक पर विचार किया जाए। उक्त दिशानिर्देशों का खंड 13(ख) यह भी अनुबद्ध करता है कि पैरा 13(क) के अनुसार पांच कारकों के आधार पर निर्धारित नवीनतम बाजार मूल्य के प्रतिशत के रूप में वार्षिक पट्टा किराया भी निकाला जायेगा और कि प्रतिशत 6 प्रतिशत से कम नहीं होगा जिसे पत्तन न्यास बोर्ड निर्धारित कर सकेगा। केपीटी ने उक्त दो मदों के लिए भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 में निहित अनुबद्ध के आधार पर लाइसेंस (भंडार) शुल्क निर्धारित नहीं किया है। ऐसी ही प्रशुल्क मद के लिए, मुम्बई पत्तन न्यास (बीपीटी) ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्तावों में जिन्हें इस प्राधिकरण द्वारा साथ-साथ अनुमोदित किया गया है, विद्यमान लाइसेंस (भंडारण) शुल्क में क्रमश: 70 प्रतिशत और 300 प्रतिशत की वृद्धि की वांछा की थी। प्रस्ताव के अनुमोदन के लिए एमबीपीटी और पीपीटी मामलों में अपनायी गई पद्धति का अनुपालन करते हुए केपीटी मामले में कथित दोनों मदों के खुले और आच्छादित स्थान के लिए क्रमश: 100 प्रतिशत और 55 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि का इस शर्त पर अनुमोदिन किया जाता है कि केपीटी इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से तीन महीने के भीतर भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 में निर्दिष्ट आबद्धताओं के अनुसरण में उक्त दोनों मदों के लिए लाइसेंस (भंडारण) शुल्क निर्धारण का भलीभांति विश्लेषित प्रस्ताव तैयार करेगा जैसा कि एमबीपीटी और वीपीटी प्रशुल्क आदेशों में आबद्ध है।

(xii). केपीटी ने कुछ नई शर्तें लगाने, कुछ वर्तमान शर्तों को आशोधित करने और कुछेक शर्तों और प्रशुल्क मदों को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है। उन पर नीचे चर्चा की जा रही है:

(क) पत्त्न ने (1.2 सामान्य निबंधन और शर्तों) एक नयी टिप्पणी का यह कहते हुए प्रस्ताव रखा है कि बोर्ड द्वारा प्रदान की जा रही सभी सेवाएं/उपस्कर/क्राफ्ट घंटे के आधार पर होनी चाहिए और सभी उपस्करों और क्राफ्टों के लिए न्यूनतम दर 2 घंटे होनी चाहिए। तत्पश्चात्, केपीटी ने स्पष्ट किया है कि 2 घंटे के न्यूनतम प्रभार केवल 2000 बीएचपी तक के क्राफ्टों और भीमसेन बार्ज के लिए होंगे। केपीटी ने यह भी अनुरोध किया है कि प्रस्तावित नई टिप्पणी (1.2 सामान्य शर्ते व निबंधन) को अध्याय IV. के अंतर्गत अनुसूची 6, को परिवर्तित करने का

अनुरोध किया है। प्रयोक्ताओं द्वारा केाई विशेष आपत्ति नहीं की गई अत: प्रस्तावित नई टिप्पणी को अध्याय IV के अंतर्गत अनुसूची 6 के अंतर्गत अंतर्विष्ट कियसा जाता है।

(ख) केपीएसएए ने बताया है कि 2000 बीएचपी से अधिक के क्राफ्टों के प्रस्तावित न्यूनतम प्रभार 3 घंटे के लिए रखे गए है जिन्हें एक घंटे के लिए निर्धारित किया जा सकता है। इस संदर्भ में यह कहना उल्लेखनीय होगा कि वर्तमान दरमानों में भी न्यूनतम प्रभार 2000 बीएचपी से अधिक के क्राफ्टों के लिए 3 घंटे ही है जिसे प्रस्तावित दरमानों में भी जारी रखने का प्रस्ताव है। पत्तन ने इस संबंध में किसी आशोधन का प्रस्ताव नहीं रखा है। इसने केपीएसएए के अनुरोध को अस्वीकार कर दिया ।

(ग) केपीटी के वर्तमान दरमानों में तुना पत्तन के पोत संबंधी प्रभार और घाटशुल्क प्रभारों के संबंध में दरों की अनुसूचियां अलग से निर्धारित हैं। वर्तमान प्रस्ताव में, केपीटी ने तुना पत्तन की दरों की अनुसूची को अलग रखने को समाप्त कर दिया है। इसके स्थान पर, पत्तन ने एक टिप्पणी अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव किया है कि कांडला पत्तन की प्रशुल्क दरें तुना पत्तन पर भी लागू होंगी और कि यह अनुमोदित दरमानों में तुना पोर्ट के लिए दरों की अलग से अनुसूची के प्रति हैं। इस संबंध में विशिष्ट प्रश्न पर, पत्तन ने औचित्य दिया है कि तुना पत्तन पर प्रदान की जा रही सेवाएं कांडला के समान ही हैं। तुना पत्तन पर सड़क और रेल आदि जैसी सभी अवसंरचनात्मक सुविधाएं प्रदान/उपलब्ध करायी गई हैं और यह पुष्टि की है कि तुना पर उपलब्ध करायी जा रही सेवाओं, अवसंरचनाओं, उपस्करो और सुविधाएं कांडला प्रभाग के समान ही हैं। तत्पश्चात, केपीटी ने यह भी बताया है कि कांडला पत्तन दरों को तुना पत्तन की दरों के रूप में लागू करने के प्रस्ताव से राजस्व आकलनों में कलमबद्ध कर लिया गया है। पत्तन द्वारा किये गए इस औचित्य और स्पष्टीकरण के आधार पर कांडला दरों के तुना पत्तन पर लागू करने के संबंध में प्रस्तावित टिप्पणी को अनुमोदित किया जाता है।

(घ) अनुसूची 2.1 और 2.2 के नीचे वर्तमान टिपपणी 2 अनुबद्ध करती है कि पाइलटेज-सह-खिंचाई शुल्क के अपेक्षित संख्या में टगों/लांचों की पर्याप्त क्षमता के साथ एक आवक और जावक, मूवमैंट के लिए पत्तन सुविधा के लिए पोत परिवर्तन शामिल हैं। केपीटी ने अब वर्तमान टिप्पणी को यह कहते हुए प्रतिस्थापित करने का प्रस्ताव किया है कि पाइलटेज प्रभारों को निर्धारित दर के 50 प्रतिशत पर आवक/जावक के लिए अलग से विभक्त कर दिया जाए। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान पाइलटेज शुल्कों में एक आवक और एक जावक मूवमैंट शामिल है। आवक/जावक पाइलटेज प्रभारों को विभक्त करने से पोतों के विदेशी गमन से दौरान सही पाइलट प्रभारों की उगाही करने में सहायता मिलेगी। समग्र रूप से, पाइलटेज वहीं रहेंगे। केपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी एक स्पष्टकारी किस्म की है जो विदेशगामी पोत से तटीय में परिवर्तन के मामले में दर की उगाही में अस्पष्टता से बचने के लिए है। इसलिए, केपीटी द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण के आधार पर, प्रस्तावित दरमानों में भाषा में थोड़ा सा संशोधन करते हुए शामिल किया जाता है कि पाइलटेज प्रभारों को आवक मूवमैंट के लिए निर्धारित दरों के 50 प्रतिशत पर और जावक मूवमैंट के लिए निर्धारित दरों के 50 प्रतिशत पर उगाही की जायेगी।

वर्तमान टिप्पणी बताती है कि पाइलटेज-सह-खिंचाई शुल्क के अपेक्षित संख्या में टगों/लांचों की पर्याप्त क्षमता के साथ एक आवक और जावक, मूवमैंट के लिए पत्तन सुविधा के लिए पोत परिवर्तन शामिल हैं, को तथापि बनाये रखा जायेगा क्योंकि यह टिप्पणी प्रशुल्क नीति, 2015 को कार्यान्वित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 10.4 के अनुरूप है और सभी महापत्तनों के दरों के दरमानों में समान रूप से निर्धारित है।

(ड.) वर्तमान टिप्पणी (अनुसूची 2.1 और 2.2 के नीचे) अनुबद्ध करती है कि पोत के अपने अनुरोध पर हार्बर के भीतर परिवर्तन, पाइलटेज –सह-खिंचाई का 25 प्रतिशत प्रभार लिया जायेगा। प्रस्तावित दरमानों में केपीटी ने एक और पाइलटेज शुल्क को 50 प्रतिशत प्रभारित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने यह स्पष्ट किया है कि वर्तमान दरमानों की तुलना में प्रतिशत में बढ़ोतरी नहीं हुई हे। वर्तमान दरमानों में परिवर्तन प्रभारों की उगाही पाइलटेज शुल्क का 25 प्रतिशत निर्धारित है। पाइलटेज शुल्क में आवक और जावक दोनों मूवमैंट शामिल हैं। प्रस्तावित दरमानों में केपीटी ने एक ओर के पाइलटेज शुल्क का 50 प्रतिशत शिफ्टिंग प्रभार के रूप में निर्धारित किया है। केपीटी द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण के आधार पर प्रस्तावित टिप्पणी का छोटे से आशोधन के साथ

अनुमादेन किया जाता है कि उगाही एक ओर की लागू पाइलटेज का 50 प्रतिशत होगी। प्रस्तावित टिप्पणी में ''लागू'' शब्द अंतर्विष्ट किया जाता है।

(च) केपीएसएए ने अनुरोध किया है कि जब पोत को बर्थ से बर्थ शिफ्ट किया जाता है और ज्वार-भाटे के उपलब्ध न होने अथवा अन्य बर्थ खाली नहीं होने आदि के कारण पाइलटेज के दौरान एंकरेज में छोड़ा जाता है तो उस शिफ्टिंग को पत्तन सुविधा समझा जाना चाहिए। इस संदर्भ में केपीटी केपीएसएए द्वारा उठाये गए मुद्दे से सहमत है कि ऐसे मूवमैंट को पत्तन सुविधा माना जाना चाहिए। तदनुसार, प्रस्तावित दरमानों में उपयुक्त शर्त अंतर्विष्ट की जाती है।

(छ) (i). पत्तन ने अनुसूची 2.1 और 2.2 के नीचे दो नई टिप्पणियां प्रस्तावित की हैं। पत्तन ने प्रस्ताव किया है कि पोत को ऑफ शोर ऑयल टर्मिनल, वादिनार से एस्सार जेटी से एस्सार जेटी के परिवर्तित करने के मामले में 25 प्रतिशत पाइलटेज-सह-खिंचाई प्रभार लिया जायेगा। पत्तन ने अनुसूची 2.1 और 2.2 के नीचे नई टिप्पणी संख्या 7 जोड़ने का प्रस्ताव भी किया है कि यदि पोत ऑफशोर टर्मिनल वादिनार स्थित वादिनार रोड आउटर एंकरेज को शिफ्ट होने की जरूरत समझता है तो उससे अतिरिक्त पाइलटेज शुल्क उगाहा जायेगा।

जब अनुरोध किया गया तो पत्तन ने प्रस्तावित नोट को जोड़ने की जरूरत के कारण स्पष्ट किये और ऐसी शिफ्टिंग उगाहे जाने के वर्तमान प्रशुल्क को स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित टिप्पणी इस प्रकार की शिफ्टिंग को हतोत्साहित करने के लिए जोड़ा गया है जो उन पोतों के लिए डरावा होंगे जो ऐसी शिफ्टिंग चाहते हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित टिप्पणी का कोई राजस्व प्रभाव नहीं है। पत्तन द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण के आधार पर और यह मानते हुए कि किसी भी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित टिप्पणी पर कोई आपत्ति नहीं की है, प्रस्तावित दोनों टिप्पणियां अनुमोदित की जाती हैं।

(ii). पत्तन ने एक नई टिप्पणी (अनुसूची 2.1 और 2.2 के नीचे टिप्पणी संख्या 13) का प्रस्ताव किया है कि जब कभी पोत चक्रवात, प्राकृतिक आपदा के कारण एसबीएम/जेटी से वादिनार रोड बाहरी एंकरेज, वादिनार पत्तन सीमा के भीतर शिफ्ट किये जाते हैं तो ऐसे शिफ्ट के लिए कोई पाइलटेज शुल्क वसूल नहीं किया जायेगा। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।

(ज) वर्तमान टिप्पणी (अनुसूची 2.1 और 2.2 के नीचे टिप्पणी संख्या (12)) ग्राउंड/ड्रिफ्टिड पोतों की उपस्थिति के लिए कांडला प्रभाग में 66.85 अमरीकी डालर प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए और वादिनार प्रभाग के 45.17 अमरीकी डालर निर्धारित करती है। प्रस्तावित दरमानों में पत्तन ने दोनों प्रभागों के लिए 83.5645 अमरीकी डॉलर प्रति घंटा एक समान दर का प्रस्ताव किया गया है परिणामस्वरूप कांडला प्रभाग के लिए 25 प्रतिशत और वादिनार प्रभाग के लिए 85 प्रतिशत वृद्धि हुई है। इस तथ्य को मानते हुए कि यह एक नियमित सेवा नहीं है, दोनों प्रभागों के लिए पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित समान दर अनुमोदित की जाती है।

(झ) पत्तन ने वर्तमान टिप्पणी 13 के स्थान पर आशोधित टिप्पणी संख्या 16 का प्रस्ताव किया है कि आवक/जावक/स्थानांतरण के लिए एजेंट को 4 घंटे पहले सूचना के साथ पाइलट मीमों यादि परिवहन उसी टाइड के लिए किया जाता है तो पाइलट मीमों में संशोधन करना तीन घंटे के भीतर अनुज्ञेय है तथापि, यदि परिवर्तन अगले टाइड के लिए अपेक्षित है तो 3 घंटे की सूचना के साथ रद्दीकरण मीमो देना अपेक्षित होगा । जीसीसीआई ने एक सामान्य टिप्पणी की है कि प्रस्तावित दर वहां नहीं होनी चाहिए। पत्तन ने यह साबित करना चाहा हे कि कथित टिप्पणी का प्रस्ताव इसलिए किया गया है क्योंकि यहां तक कि एजेंट अंतिम क्षणों में परिवर्तन कर देते हैं। मूवमैंट की पुनर्योजना और पुन: तैनाती न केवल काफी समय लेती है बल्कि उसके बाद वाले सभी पोतों की मूवमैंट भी अंतिम क्षणों में किये गए परिवर्तनों से प्रभावित हेाती है। इसके अतरिक्त, किसी एक पोत की मूवमैंट के स्थगन/पूर्व स्थगन के मामले में नया पाइलट तैनात करना पड़ता है जिसके लिए अल्प –सूचना पर पाइलट को

बुलाना पड़ता है और इस प्रयोजन से वाहन का प्रयोग किया जाता है। इन सब कार्यों के लिए समय लगता है और इसलिए निरस्तीकरण के लिए 3 घंटे की समय सीमा पर्याप्त समझी गई है। पत्तन द्वारा दिये गए कारणों पर विचार करते हुए केपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।

(ञ) पत्तन ने यह कहते हुए एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि (अनुसूची 2.1 और 2.2 के नीचे टिप्पणी संख्या 19) पाइलेट के बोर्ड पर रूकने के मामले में, पाइलेट पोत के मास्टर से एक पृष्ठांकन प्राप्त करेगा। पोत के मास्टर द्वारा पृष्ठांकन मना करने पर पाइलेट प्रमाणपत्र में अपनी अभियुक्ति देगा और पाइलेट संरोध प्रभार उगाही योग्य होंगें। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि क्योंकि कभी-कभी पोत मास्टर पाइलट को ऑन बोर्ड रोकने पर पाइलट प्रमाणपत्र पर हस्ताक्षर करने से मना कर देता है। अत: इस मामले में अधिक स्पष्ट्ता के लिए प्रस्तावित दरमानों में प्रस्तावित सोपाधिकता को अंतर्विष्ट किया गया है। प्रस्तावित टिप्पणी स्वीकार की जाती है।

(ट) केपीटी द्वारा एक और टिप्पणी संख्या (20) अंतर्विष्ट की गई है कि यदि सामान्य रूप से कोई पोत जब पाइलट के बोर्ड पर होते हुए अथवा किसी अन्य परिस्थिति के कारण ग्राउंड हो जाता है, पोत को दी गई वास्तविक सेवाओं का ही प्रभार लिया जायेगा। जब प्रस्तावित टिप्पणी को टिप्पणी संख्या (15) के साथ पढ़ा गया, ऐसा प्रतीत हुआ कि टिप्पणी संख्या 15 में प्रस्तावित दरों को लागू करने में संदेह उत्पन्न हो जाता है अत: केपीटी द्वारा प्रस्तावित नई टिप्पणी (20) को इस स्थिति में स्वीकार नहीं किया जाता। केपीटी, यदि चाहे, तो इस संबंध में स्पष्टता के साथ अलग से प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।

(ठ) पत्तन ने टिप्पणी संख्या (21) का प्रस्ताव किया है कि जब बर्थ में खड़े किसी पोत को किसी आने वाले पोत की एजेंसी के किसी विशिष्ट बर्थ के अनुरोध पर स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसा अनुरोध करने वाला एजेंट बर्थ से बर्थ स्थानांतरण प्रभार अदा करेगा। तथापि, शिफ्टिंग के दौरान, यदि पोत की किसी कमी की वजह से कोई अतिरिक्त सेवाएं प्रदान की गई हैं, तो ऐसी सभी सेवाओं के लिए प्रभार वास्तव में कमी वाले पोत पर लागू दरों के अनुसार प्रभारित किये जायेंगे।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पूर्व में बहुत बार यह देखा गया है कि कभी-कभी परिवर्तित किया जाने वाले पोत में इंजिन संबंधी अथवा ग्राउंडिंग सिस्टम के कारण कोई समस्या आ जाती है। परिणामस्वरूप परिवर्तित किये जाने वाले पोत को अतिरिक्त सेवाओं की जरूरत पड़ती है। ऐसे मामले में, वर्तमान खंडों के अनुसार आने वाले पोत को ऐसे सभी परिणामी प्रभार भुगतने पड़ते हैं जोकि परिवर्तित किये जाने वाले पोत की कमी के कारण होते है जबकि आने वाले पोत की कोई गलती नहीं होती। इस किस्म के अकारण प्रभारों से आने वाले पोत को बचाने के लिए इस खंड को अंतर्विष्ट किया जाना अपेक्षित है। केपीटी द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण के आधार पर प्रस्तावित टिप्पणी स्वीकार की जाती है।

(ड) पत्तन ने टिप्पण संख्या (22) का प्रस्ताव किया है कि पाइलटिंग के दौरान प्रयोग में लाये गए टगों और अन्य उपस्करों के प्रभार पाइलटेज प्रभरों में कवर किये जाते हैं चाहे कितने भी उपस्कर/क्राफ्ट प्रयोग में लाये गए हैं। तथापि, पोत से यदि कोई विशेष अनुरोध होता है तो उस पर प्रभार लगेगा। पाइलटेज शुल्क की वर्तमान परिभाषा को बनाये रखे जाने का प्रस्ताव है जो स्पष्ट रूप से उन घटकों को परिभाषित करती है जिन्हें पाइलटेज शुल्क में शामिल किया जाता है ऐसा प्रतीत होता है कि पत्तन दरमानों में एक सहायक उपबंध करना चाहता है कि वह ऐसी किसी के लिए प्रभारों की उगाही कर सके जो पाइलटेज शुल्क में शामिल न हो और पोत उसका अनुरोध करे। इस संबंध में प्रस्तावित टिप्पणी को अनुमोदित किया जाता है बशर्ते कि "जैसा कि पत्तन द्वारा निर्णय लिया गया हो" शब्दों को विलुप्त किया जाये।

(ढ) पत्तन ने बर्थ किराया प्रभारों के नीचे वर्तमान टिप्पणी संख्या (2) को आशोधित करने का प्रस्ताव किया है कि क्रेन-रहित सामान्य कार्गो के लिए बर्थ किराया प्रभार वर्तमान दरमानों में निर्धारित 80 प्रतिशत के स्थान पर निर्धारित दरों के 50 प्रतिशत पर उगाही की जायेगी। केपीटी ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित बर्थ किराये में कमी के प्रभाव को संशोधित आकलनों में कलमबद्ध कर लिया गया है। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।

(ण) 3.1.(ख) (6) पर वर्तमान टिप्पण पोत द्वारा उतरायी या ढुलाई पूरी होने के बाद भी पोत 4 घंटे के भीतर जलावतरण के लिए पाइलट की मांग नहीं करता तो बर्थ किराया प्रभार 5 गुणा लिये जायेंगे। इसके प्रति कार्गो संबंधित राजस्व की अवसर हानि के प्रतिकार स्वरूप 150 अमरीकी डालर प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए अदा करने होंगे ओर प्रत्येक 48 घंटे की समाप्ति के पश्चात केपीटी ने पोत संबंधी प्रभारो पर एक अतिरिक्त पूर्ण पाइलटेज की अवसर हानि का भुगतान करने का प्रस्ताव किया हे जो सामान्य लागू बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होंगे। इसी प्रकार केपीटी ने मूरिंग में पोतों के लिए भी प्रत्येक 96 घंटे की समाप्ति के पश्चात 50 अमरीकी डालर प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए एक टिप्पणी प्रस्तावित की है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान में बर्थ किराया प्रभारों के निर्धारण से पत्तन को पोतों के अधिक समय तक ठहरने के कारण हानियां उठानी पड़ी हैं। इसने बर्थ के लिए प्रतीक्षारत पोतों के लिए बर्थिंग पूर्व विलंब भी बढ़ा दिया है। इस प्रकार, 150 अमरीकी डॉलर प्रति टन प्रति घंटा का प्रस्तावित प्रभार बर्थ पर अधिक ठहरे रहने वाले पोतों के लिए किसी भी रूप में रहेगा तथा बर्थ के लिए प्रतीक्षारत पोतों को बर्थ मिलने में भी सुविधा होगी। किसी प्रभाव की संकल्पना नहीं की गई है क्योंकि आरोपित दंड एक बर्थ पर अधिक ठहराव करने वाले पोतों के लिए निवारक उपाय है और यह माना जाता है कि कोई पोत बर्थ में अधिक ठहराव नहीं करेगा। पत्तन द्वारा दिये गए उक्त स्पष्टीकरण को ध्यान में रखकर, बर्थ और मूरिंग की उगाही के लिए प्रस्तावित टिप्पणियां अनुमोदित की जाती हैं। केपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी कि बर्थ और मूरिंग दोनों के लिए ज्वारभाटा कारणों के मामले में अनुमोदन लिये जाने पर उक्त प्रभार लागू होंगे।

(त) पत्तन ने बर्थ किराया प्रभारों के अंतर्गत नई टिप्पणी संख्या (8) का प्रस्ताव किया है कि शोर क्रेन बर्थ में बर्थ हुआ पोत और वस्तु प्रतिबंधों के कारण उसे शोर क्रेनों के प्रयोग की अनुमति नहीं दी जाती, ऐसे पोतों से नॉन-शोर बर्थ की दर पर बर्थ किराया प्रभार्य होगा. पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन प्रयोक्ताओं से निरंतर मांग आ रही है कि यद्यपि पत्तन उन्हें घाट क्रेनों का प्रयोग नहीं करने दे रहा और बर्थ क्रेन प्रभार प्रभारित कर रहा है। इसलिए, केपीटी ने उक्त शर्तों का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित टिप्पणी विवेकपूर्ण प्रतीत होती है अत: अनुमोदित की जाती है।

(थ) पत्तन ने बर्थ किराया अनुसूची के नीचे नई टिप्पणी संख्या (9) का प्रस्ताव किया है कि यदि पत्तन द्वारा बर्थ से पोत को शिफ्ट करने का आदेश दिया जाता है, परंतु पोत की गलती से, और पोत शिफ्ट कर सकने में समर्थ नहीं है तो उससे 4000 अमरीकी डालर प्रति दिन अथवा उसके एक भाग के लिए प्रभारित किये जायेंगे, जब तक पत्तन द्वारा शिफ्टिंग आदेश रद्द नहीं किये जाते बशर्ते शिफ्टिंग आदेश रद्द करने के कारण लिखित में दिये जायें। मूरिंग के लिए उक्त राशि का 50 प्रतिशत प्रभारित होगा।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह देखा गया है कि जब कभी पत्तन सुविधा के लिए पोतों को परिवर्तित करने की अपेक्षा होती है कुछेक पोत पत्तन के अनुरोध को अपने हित में ऐसे परिवर्तन के लिए अनिच्छूक होते हैं। यदि पोत परिवर्तित होने के लिए तैयार नहीं है तो परिणामस्वरूप एक शैलो बर्थ खाली रहेगा और एक गहरा ड्राफ्ट पोत बर्थ की प्रतीक्षा में रहेगा इसलिये पत्तन को राजस्व हानि होती है। पत्तन ने यह भी बताया है कि पत्तन को इससे कोई राजस्व प्रभाव पड़ने वाला नहीं है। वास्तव में उक्त खंड, पत्तन की अपेक्षाओं को सम्मान न देने से हतोत्साहित करने के लिये है। पत्तन ने 4000 अमरीकी डॉलर प्रतिदिन बर्थ से शिफ्ट होने को मना करने के और मूरिंग के लिए उक्त राशि का 50 प्रतिशत दंड स्वरूप है को अनुमोदित किया जाता है, जैसा कि केपीटी ने प्रस्ताव किया है, परन्तु कि टिप्पणी में मामुली सा आशोधन यह किया जाता है कि परिवर्तन के निरस्तिकरण आदेश लिखित में दर्ज किये जायेंगे।

(द) जैसा कि पहले बताया गया है कि तुना/तेकरा स्थित एकेबीटीपीएल द्वारा आरंभ किए गए शुष्क बल्क टर्मिनल पर कांडला पत्तन न्यास प्रदत्त की जा रही मैरीन संबंधी सेवाओं के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण के 15 जनवरी, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/42/2014-केपीटी द्वारा (अलग से) अनुमोदित किया गया था। तटीय पोतो के लिए प्रशुल्क के विषय में, इस प्राधिकरण ने 5 अक्तूबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य के अनुसार टिप्पणी का अनुमोदन किया था। कथित आदेश में, केपीटी को केपीटी के वर्तमान दरमानों में उपयुक्त रूप से संगत अनुसूची अंतर्विष्ट करने का निदेश दिया गया था। तदनुसार, प्रस्तावित दरमान में, इस प्राधिकरण के 15 जनवरी, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/42/2014-केपीटी द्वारा अनुमोदित तुना/तेकरा स्थित एकेबीटीपीएल द्वारा आरंभ किये गए शुष्क बल्क टर्मिनल पर कांडला पत्तन न्यास द्वारा प्रदान की जा रही मैरीन संबंधी सेवाओं से संबंधित अनुसूची के अध्याय V में अंतर्विष्ट किया गया है। कथित आदेश के एमओएस के तत्कालीन आदेशों के अनुसार, तटीय पोतों की दरों के प्रति, यह बताने के लिए एक टिप्पणी अंतर्विष्ट की गई है कि तटीय पोतों के लिए दरें भारतीय रूपयों में विनिमय दरों के उतार-चढ़ाव को हिसाब में लेते हुए विदेश गामी पोतों से उगाही जाने वाली दरों के 60 प्रतिशत (दर के आस-पास रखते हुए) पर ली जायेंगी। प्रस्तावित दरमानों में, यह देखा जाता है कि पत्तन ने तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क शून्य दर्शाया है। जेसा कि पहले बताया गया है, एमओएस के 11 मई, 2016 को एक आदेश पारित किया, एमओएस के दिशानिर्देशों के आधार पर, तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने की जरूरत हे। इस प्रयोजन के लिए, विनिमय दर 1 अमरीकी डालर = 66.11 रूपये हैं जो तुना/तेकरा स्थित मैरीन सेवाओं के लिए प्रशुल्क का अनुमोदन करते समय सुविचार में लिया गया और तटीय पोत के लिए दर इसके 60 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है।

जैसा पहले बताया गया है, पत्तन ने ठीक ही इस आउटसोर्स सेवा के व्यय को न तो जोड़ा है औ न ही अपने राजस्व आकलन में कलमबद्ध किया हे। इस अध्याय का जोड़ा जाना दरों को एक स्थान पर संकलित करने की मंशा से किया गया है और इसलिए, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित, दरमानों में शामिल किया गया है।

(ध) वर्तमान दरमानों में नौचालन पोत, लांच, टग, छोटे क्राफ्ट, बार्ज आदि के बर्थ किराया प्रभारों के लिए अलग से अनुसूची 3.1 (ख) है। वर्तमान दरमानों में उक्त अनुसूची के अनुसार, बार्जों की उगाही के लिए वर्तमान यूनिट प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए 0.0292 रूपये (न्यूनतम 83.4152 रूपये के अधीन) और अमरीकी डालर 0.0012 (न्यूनतम अमरीकी डालर 3.3744 के अधीन) क्रमश: तटीय और विदेश गामी पोत के लिए रखी गई है। नौचालन पोतों, लांचों, टगों, छोटे क्राफ्टों के लिए वर्तमन बर्थ किराया अमरीकी डॉलर0.4406 प्रति घंटा है लैश बार्ज के लिए वर्तमान बर्थ किराया और मूरिंग शुल्क अमरीकी डालर 0.5503 प्रति घंटा और फिशिंग ट्रालरों के लिए 0.0777 अमरीकी डालर प्रति घंटा है। पत्तन ने अब पूरी अनुसूची को विलुप्त करने का प्रस्तव किया है। इसके स्थान पर पत्तन ने बर्थ किराया अनुसूची के नीचे नई टिप्पणी 10 का प्रस्ताव किया है जो यह बताती है कि पोतों के लिए लागू जीआरटी बार्जों पर भी लागू होगी। प्रस्तावित आशोधन का प्रभाव बार्जों के लिए बर्थ किराया प्रभारों में 666 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि होना होगा। चालन पोतों, लांचों, टगों, छोटे क्राफ्टों, लैश बार्जों फिशिंग ट्रालरों पर प्रस्तावित आशोधन के प्रभाव का निर्धारण नहीं किया जा सकता क्योंकि उगाही की यूनिट वर्तमान दरमानों में "प्रति घंटा" आधार से प्रति जीआरटी प्रति घंटा" में परिवर्तित हो गई। पत्तन को विशेष रूप से अनुरोध किया गया कि , यदि उगाही की यूनिट को परिवर्तित करने का प्रस्ताव है, तो पत्तन यह सुनिश्चित करें कि प्रस्तवित प्रशुल्क निकालते समय यूनिट दर में सदर्श समायोजन किया गया है। पत्तन ने इस मुद्दे का पर्याप्त समाधान नहीं किया है और न ही बार्जों के लिए बर्थ किराया प्रभारों में 666 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि का कोई औचित्य बताया है सिवा यह कहने के कि प्रयोक्ताओं में से एक यानी ऋषि शिपिंग इसके लिए सहमत है। सामान्य पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभारों के प्रस्तावित 100 प्रतिशत वृद्धि के प्रति 666 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि के लिए पर्याप्त औचित्य के अभाव में और पोतों की अन्य श्रेणियों पर प्रस्तावित आशोधन के प्रभाव को समझने के अभाव में, जो वर्तमान में अनुसूची 3.1 ख के अंतर्गत आते हैं, दरमानों में वर्तमान अनुसूची 3.3 ख को बनाये रखा जाता है और उक्त अनुसूची सभी मदों के लिए निर्धारित वर्तमान प्रशुल्क 100 प्रतिशत की वृद्धि, पत्तन द्वारा बर्थ किराया प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि के अनुरूप, की जाती है।

(न) पत्तन ने बर्थ किराया अनुसूची के अंतर्गत नई टिप्पणी (11) का प्रस्ताव किया है कि पोतों द्वारा निष्पादन मानकों के अनुसार निष्पादन न करने के मामले में, पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से दांडिक बर्थ किराया प्रभार

वसूले जायेंगे। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 के अंतर्गत, महापत्तन न्यास उसमें सूचीबद्ध कार्गो, पोतों और विविध सेवाओं के लिए प्रभारों की उगाही इस प्राधिकरण के अनुमोदन से कर सकता है। प्रस्तावित टिप्पणी में पत्तन द्वारा उगाही योग्य दांडिक बर्थ किराया प्रभारों का निर्धारण नहीं किया गया है अत: अनुमोदित नहीं किया जाता। पत्तन, यदि चाहे तो, इस संबंध में पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श करके अलग से प्रस्ताव दायर कर सकता है।

(प) वर्तमान और प्रस्तावित दरमानों में हथियारों, गोलाबारूद, विस्फोटक और रक्षा भंडारों के लिए घाटशुल्क दर निर्धारित की गई है। पत्तन ने यह कहते हुए एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि डीआरडीओ द्वारा आयातित सामान को भी घाटशुल्क संग्रहण के लिए रक्षा भंडार के रूप में वर्गीकृत किया जाए। पोतपरिवहन मंत्रालय से प्राप्त एक पत्र के आधार पर, केपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को 07 अगस्त, 2014 के पत्र संख्या टीएएमपी/35/2013-विविध के द्वारा अनुरोध किया गया था कि वे अपने–अपने दरमानों में रक्षा भंडारों की घाटशुल्क दरों को लागू करने के बारे में एक टिप्पणी इस प्रकार रखें कि निर्धारित दरों के संबंध में प्रयोक्ताओं को कोई आशंका न हो। चूंकि, प्रस्तावित टिप्पणी रक्षा भंडारों की घाटाशुल्क दर की उगाही के संबंध में एक स्पष्टीकरण टिप्पणी है, उसे अनुमोदित किया जाता है। मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, जिसे इस मामले के साथ-साथ ही निपटाया जा रहा है, यह कहा है कि 'रक्षा भंडार' में 'बम, हथगोले, तारपीडो, माइन्स, प्रक्षेपास्त्र और युद्ध के इसी प्रकार का गोलाबारूद और प्रोजैक्टाइल्स और उसके भाग, जिसमें जिसमें शॉट और कार्टरिज वैड होते हैं, जो हथियार, गोलाबारूद, उनके भाग और अनुषंगी के अंतर्गत आते हैं शामिल होते है परन्तु, ''उनके भाग'' के संदर्भ में रेडियो और राडार उपकरण शामिल नहीं होंगे जैसा भारतीय सीमाशुल्क प्रशुल्क के अध्याय 93 की टिप्पणी (2) में निर्धारित है। उक्त टिप्पणी को एमबीपीटी के दरमानों में अनुमोदित किया गया है। अत: प्रस्तावित उक्त टिप्पणी को केपीटी के दरमानों में भी अंतर्विष्ट किया जाता है ताकि निर्धारित दरों को लागू करने में प्रयोक्ताओं के दिमागों में आशंकाओं से बचा जा सके।

(फ) (i). वर्तमान दरमानों में मोटर वाहन सहित मशीनरी और आटो पार्टों तथा विद्युत पर यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क दर निर्धारित की गई है। रो-रो के माध्यम से आटोमोबाइल कार्गो के परिवहन और यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क प्रभारों की उगाही के बारे में पोत परिवहन मंत्रालय के 15 जुलाई, 2015 के पत्र संख्या पीडी/14033/51/2015-पीडी-*V* और 14 दिसम्बर, 2015 का पत्र संख्या एसडब्ल्यू-15011/20/2014-एफआई/सीएस के आधार पर कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) और कुछेक अन्य महापत्तन न्यासों को अनुरोध किया गया था कि प्रति यूनिट आधार पर घाटशुल्क प्रभारों के निर्धारण के बारे में भली भांति विश्लेषित प्रस्ताव तैयार करें। तथापि, केपीटी अब भी मोटर कारों, जीपों, वैन और पर्यटन कारवां पर , रो-रो प्रणाली द्वारा लदाई अथवा उतरायी, वर्तमान प्रस्ताव में भी यह कहते यथामूल्य आधार पर दरों का प्रस्ताव जारी रखे हुए है कि यह चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा अपनायी गई दरों के आधार पर है। इस संदर्भ में केपीटी को मोटर कारों, जीपों, वैन और पर्यटन कारवां, रो-रो सिस्टम द्वारा लदान और उतरायी पर यथामूल्य के स्थान पर प्रति यूनिट आधार पर करने के प्रस्तावित घाटशुल्क प्रभार पर पुनर्विचार करे जो प्रशुल्क नीति, 2015 और प्रशुल्क नीति, 2015 को कार्यान्वित करने के लिए प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के अनुपालन में और पोतपरिवहन मंत्रालय के सुझावों के अनुरूप होंगे।

केपीटी ने तदोपरांत अपने 11 मई, 2016 के पत्र के द्वारा रो-रो प्रणाली से मोटर वाहनों, उपस्कर, रेल वैगन और डिब्बे, खुले ईंजन उपस्कर, विद्युतकीय और इलैक्ट्रानिक सामान सहित फालतु पुर्जे औजार और अनुषंगी वस्तुओं के प्रहस्तन की घाटशुल्क दरें और मोटर वाहनों अथवा पत्तन से होकर गुजरने वाले किसी अन्य उपस्कर पर विलंब शुल्क चेन्नई पत्तन न्यास के प्रस्तावित दरमानों से घाटशुल्क और विलंब शुल्क की निम्नलिखित अनुसूची को अपनाने का प्रस्ताव है:-

स्केल – 1 का क्रमांक 31 अध्याय III के घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची – कार्गो संबंधी प्रभारों को निम्नानुसार प्रतिस्थापित करने का प्रस्ताव है:-

क्र.सं.	कार्गो का विवरण	यूनिट	दर (रूपये में)	
			विदेशगामी	तटीय
31				
I	उपस्कर:-			
1.	विमान	प्रत्येक	75,000	45,000
2.	नौका और लांच	प्रत्येक	15,000	9,000
3.	एक्स्कावेटर, मोटर ग्रेडर, डम्पर ट्रक, पाहिए, लोडर, बुल डोजर, पेवर, पावर ट्रांसफार्मर, एसेम्बल्ड यूनिट के रूप में			
(क).	15 एमटी तक भार वाले उपस्कर	प्रत्येक	30,000	18,000
(ख).	15 एमटी से अधिक भार वाले उपस्कर और 30 एम तक के भार वाले उपस्कर	प्रत्येक	45,000	27,000
(ग).	30 एमटी से अधिक भार वाले उपस्कर	प्रत्येक	1,00,000	60,000
4.	रेलवे वैगन और सवारी डिब्बे।	प्रत्येक	22,300	13,380
5.	लोकोमोटिव	प्रत्येक	33,500	20,100
6.	खुली स्थिति में उपस्कर, स्पेयरपार्टों सहित बिजली और इलैक्ट्रानिक सामान, औजार और अनुषंगी पुर्जे।	एमटी	1,100	660
II.	यात्री/कार्गों ले जाने वाले मोटर वाहन			
(i).	दुपहिया	प्रत्येक	500	300
(ii).	तिपहिया	प्रत्येक	1,500	900
(iii).	1400 सीसी तक चारपहिया			
	(क) आयात	प्रत्येक	4,200	2,520
	(ख) निर्यात	प्रत्येक	2,200	1,320
(iv).	1400 सीसी से अधिक के चारपहिया आयात व निर्यात	प्रत्येक	8,400	5,040
(v).	6 पहिया और अधिक के			
	(क). 7.5 एमटी तक के भार के वाहन	प्रत्येक	10,000	6,000
	(ख). 7.5 एमटी से अधिक भार के वाहन	प्रत्येक	29,000	17,400

मोटर वाहन अथवा पत्तन से होकर गुजरने वाला किसी अन्य उपस्कर पर विलंब शुल्क प्रभार

क्र.सं.	विवरण	प्रति घाट यूनिट प्रति दिन अथवा उसके एक भाग के लिए विलंब शुल्क (रुपयों में)
1.	आयात कार्गों	
	(i). पहले 7 दिन के लिए	18.50
	(ii). अगले 10 दिन के लिए	37.00
	(iii). अगले 13 दिन के लिए	55.50
	(iv). तत्पश्चात	112.50
2.	निर्यात कार्गों और पोतांतरण कार्गों	
	(i). पहले 7 दिन के लिए	18.50
	(ii). अगले 3 दिन के लिए	37.00
	(iii). तत्पश्चात	112.50

चूंकि, केपीटी ने एमओएस के निदेशों का अनुपालन करने के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित घाटशुल्क दर अपनाते हुए यथामूल्य आधार से विशिष्ट घाटशुल्क दर अपनाने का प्रस्ताव किया है, घाटशुल्क दरों को शासित करने वाली शर्तों के साथ प्रस्तावित घाटशुल्क दरों को, केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित, अनुमोदित किया जाता है। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित और केपीटी द्वारा अपनाये गये, मोटर वाहन अथवा पत्तन से होकर गुजरने वाले किसी अन्य उपस्कर पर विलंब शुल्क प्रभार को भी अनुमोदित किया जाता है।

(ii). घाटशुल्क अनुसूची के अंतर्गत, उक्त मदों के अतिरिक्त, परियोजना सामग्री, मशीनरी, फल, गिरी, टैपियोका, नारियल, खोपरा, इमली बीज आदि को अभी भी यथामूल्य आधार पर प्रस्तावित किया जा रहा है। कार्यकारी दिशानिर्देशों का खंड 2.10 पत्तन न्यास से अपेखा करता है कि वर्तमान दरमानों में यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क दर को हटा देगा और ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए विशिष्ट देखभाल के मद्देनजर विशिष्ट घाटशुल्क या बाजार निर्धारित प्रशुल्क निर्धारित करेगा।

वर्तमान में प्रति यूनिट आधार पर घाटशुल्क निर्धारण के किसी प्रस्ताव के अभाव में, यह प्राधिकरण वर्तमान यथामूल्य दरों को जारी रखने की अनुमति देता है। केपीटी को उक्त मदों के संबंध में घाटशुल्क का निर्धारण प्रति यूनिट आधार पर निर्धारित करने का भली भांति विश्लेषित प्रस्ताव तैयार करने और इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 3 महीने की अवधि के भीतर दायर करने का निदेश दिया जाता है।

(iii). पत्तन ने यह कहते हुए कुछ शर्ते प्रस्तावित की हैं कि कार्गो/एमएएफआई (एमएएफआई विश्वभर में आधुनिक रो-रो पत्तन में रोल ट्रेलर का समानार्थी है) कांडला पत्तन के लिए नहीं है, आता है और उसे पुनःप्रेषित /पोतांतरित किया जाता है, उसे प्रत्येक प्रहस्तन के लिए उस कार्गो/एमएएफआई के लिए लागू घाटशुल्क का 75 प्रतिशत की दर से निर्धारित किया जायेगा। से दूसरी बर्थ पर ले जाने की व्यवस्था करेगा। कार्गो/एमएएफआई सीधे पोत से पोत पोतांतरण का निर्धारित उस कार्गो एमएएफआई पर लागू घाटशुल्क के 50 प्रतिशत की दर पर निर्धारित किया जायेगा। कार्गो/एमएएफआई, मूलत: कांडला के लिये थे बाद मे पोतांतरण के लिए संशोधित कर दिया गया, उसका निर्धारित उस कार्गो/एमएएफआई पर प्रत्येक प्रहस्तन के लिए लागू घाटशुल्क के 100 प्रतिशत

पर किया जायेगा। पत्तन ने क्रम संख्या 31 (1) (3) के संदर्भ में भी एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि यदि ये फालतू पुर्जो और अनुषगियो के रूप मे प्राप्त होंगे तो घाटशुल्क प्रभार ऊपर क्रम संख्या 31 (1) (6) में प्रस्तावित दरों पर उगहे जाएगे। प्रस्तावित टिप्पणियां अनुमोदित की जाती हैं।

(ब) केपीटी ने, प्रस्तावित दरमानों में, एक टिप्पणी अंतर्विष्ट की है कि पत्तन पर आने वाले पोत, जिनके लिए सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 के प्रयोजन से आईजीएम और/अथवा ईजीएम दाखिल किए गए हैं, को 'कार्गो' नहीं माना जा सकता और वे वाहन मात्र हैं और पत्तन ऐसे पोतों से घाटशुल्क नहीं लेगा। यह प्रस्ताव केपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को संबोधित हमारे 25 मार्च, 2016 के पत्र संख्या टीएएमपी/53/2002-विविध पर आधारित है जो एमओएस के 16 अप्रैल, 2015 के पत्र संख्या पीडी/25021/7/2015-पीडी.1 के अनुसरण में जारी किया गया था जिसमें एमओएस सभी महापत्तन न्सासों को आयात सामान्य मालसूची (आईजीएम) और निर्यात सामान्य मालसूची (ईजीएम) में पोत को कार्गो के रूप में व्यक्त करने पर घाटशुल्क प्रभारों के अनुसरण का निदेश देता है। प्रस्तावित टिप्पणी, इसलिए, स्वीकृत है।

(भ) यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) के आन-बोर्ड श्रम के लिए मिश्रित दर प्रभार के लिये दरे पिछली बार इस प्राधिकरण के 13 अगस्त के आदेश संख्या टीएएमपी/41/2012-केपीटी द्वारा अनुमोदित की गयी थी जो केपीटी द्वारा दायर एक अलग प्रस्ताव पर आधारित थी और सीएचडी के लिए केपीटी द्वारा अलग से लागत विवरण प्रस्तुत करने पर आधारित था। वर्तमान मामले में केपीटी ने अलग से कोई लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। लेकिन, वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वार्षिक लेखाओं में दिए गए आंकड़ों में सीएचडी के आंकड़ें शामिल हैं और आकलित एआरआर में भी सीएचडी शामिल है। पत्तन ने जबकि अधिकतर मदों के लिए प्रशुल्क में वृद्धि की है, इसने सीएचडी उगाही में यथास्थिति प्रस्तावित की है।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि जब यह मामला अंतिमता के चरण पर था पोत परिवहन मंत्रालय ने 14 जून, 2016 के पत्र संख्या पीडी/11033/73/2013/पीटी (भाग) के द्वारा महापत्तन न्यास जहाजीकुलिगिरी और तट प्रहस्तन नीति, 2016 जारी कर दी जो 1 अगस्त, 2016 से प्रभावी होगी। उक्त नीति के अंतर्गत प्रासमिक आधार पर जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन कार्यकलापों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क एमओएस द्वारा सभी महापत्तन न्यासों को जारी किये जाने वाले दिशानिर्देशों के आधार पर एक निश्चित समय सीमा के भीतर प्रासमिक आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करना होगा। केपीटी को अलग से एक पत्र भेजा जा रहा है कि जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए एमओएस द्वारा जारी नए दिशानिर्देशों के अनुसार अपना प्रस्ताव दायर करे। जब तक नए दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया जाता तब तक सीएचडी उगाही में यथास्थिति बनाए रखने के केपीटी के प्रस्ताव को, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित, अनुमोदित किया जाता है।

(म) कांडला स्टीवडोर एसोसिएशन लिमिटेउ (केएसएएल) ने बताया है कि मानवशक्ति मानको के विषय में राष्ट्रीय श्रम अधिकरण पंचाट को कांडला पत्तन द्वारा अभी तक कार्यान्वित नहीं किया है। जिसके लिए व्यवसाय को इस संबंध में अतिरिक्त भार वहन करना पड़ रहा है जबकि व्यवसाय की कोई गलती नहीं है। केपीटी के कार्गो प्रहस्तन दर की राजस्व अपेक्षा निकालते समय राष्ट्रीय श्रम पंचाट अधिकरण पर अवश्य विचार किया जाये और उनके आधार पर प्रति टन दरों को पुन: निकाला जाये।

जहाँ तक राष्ट्रीय पंचाट अधिकरण के कार्यान्वयन का संबंध है, केपीटी ने बताया है कि प्रत्येक पत्तन ने स्थानीय स्थितियों के अनुसार उसे कार्यान्वित करना है। केपीटी ने यह भी बताया है कि उसने राष्ट्रीय अधिकरण पंचाट को आंशिक रूप से कार्यान्वित भी कर दिया है। सीएचडी की दरों के पिछले निर्धारण के दौरान, केपीटी ने बताया था कि मानवशक्ति मानों के पूर्णत: कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप अधिकतर कामगार फालतू (अनावश्यक) हो जायेंगे। उनकी पुनर्तैनाती अथवा विशेष स्वैच्छिक सेवानिवृत्त स्कीमों अथवा उनके पुनर्प्रशिक्षण की समुचित योजना के बिना, मानवशक्ति मानो के 100 प्रतिशत कार्यान्वयन से पत्तन में अव्यवस्था फैल जायेगी और पत्तन सेक्टर में भारी औद्योगिक अशांति फैल जायेगी। केपीटी ने तब यह कहा था कि वह पत्तन प्रयोक्ताओं से बिना वसूल किये वेज बोर्ड सैटलमैंट के अनुसार वेतन, मजदूरी भत्ते और सेवानिवृत्त हितलाभ नहीं दे सकता। जहां तक ग्रैब, लोडर, एक्स्कावेटर के प्रयोग द्वारा कार्गो के यांत्रिक प्रहस्तन में टोलियों की बुकिंग का संबंध है, पत्तन ने

स्पष्ट किया है कि ऐसे प्रचालनों में, श्रमिकों की मांग कम है, तथापि, राष्ट्रीय पंचाट अधिकरण ने मानवशक्ति मानों में कार्गो की विभिन्न किस्मों और प्रहस्तन की विधियों के आधार पर बुकिंग के लिए अपेक्षित श्रमिक/विंचमैन की संख्या निर्धारित की है। हर हाल में, जैसाकि ऊपर बताया गया है, हाल ही में एमओएस द्वारा नए दिशानिर्देश जारी किये गए है, केपीटी सहित सभी महापत्तनों को जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रासमिक आधारित प्रशुल्क के निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करना होगा।

(य) कांडला पोर्ट डॉक स्टीवडोर एसोसिएशन (केपीडीएसए), कांडला स्टीवडोर एसोसिएशन लिमिटेड (केएसएएल), ऋषि शिपिंग ने पत्तन पर टोलियों की कल्पित बुकिंग पर जोरदार आपत्ति की है। पिछले कई प्रशुल्क आदेशों में भी इस प्राधिकरण ने केपीटी को आदेश दिया है कि टोलियों की कल्पित बुकिंग को समाप्त किया जाए। परन्तु, केपीटी व्यवसाय पर टोलियों की कल्पित बुकिंग की प्रथा को थोप रहा है और इस प्रकार अवैध रूप से प्रभार वसूल कर रहा है। केडीएसए ने बताया है कि मोबाइल हार्बर क्रेनों के प्रयोग से शुष्क बल्क कार्गो को उतारते समय, कार्गो को चल क्रेनों से लगे ग्रैब का प्रयोग किया जाता है तथा ग्रैब लिफ्टिंग को सुविधाजनक बनाने के लिए होल्ड के मध्य में कार्गो को पहुंचाने के लिए होल्ड में लोडरों/एक्स्कावेटरों का प्रयोग किया जाता है। होल्ड में किसी श्रमिक का प्रयोग नहीं किया जाता क्योंकि गोदी सुरक्षा नियमों के अनुसार यांत्रिक उतरायी करते समय कोई श्रमिक काम नही कर सकता।

इसके अतिरिक्त्, ऋषि शिपिंग, केएसएएल और केडीएसए ने सागर मध्य प्रचालनों पर विशिष्ट मुद्दे उठाये। उन्होंने बताया कि लंगरगाह में ग्रैबो का प्रयोग करते हुए कार्गो का लदान/उतराई यांत्रिक रूप से की जाती है। लंगरगाह में कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों में कोई व्यवहारिक/शारीरिक कार्य नहीं है। होल्ड में विंग्स से कार्गो को खींचने के लिए और कार्य पूरा होने पर हैच की सफाई के लिए मशीनों का प्रयोग किया जाता है। प्रभारों की बलपूर्वक वसूली के लिए श्रमिकों को कल्पित बुक किया जाता है न कि किसी कार्य के लिए। बाहरी लंगरगाह पर प्रहस्तन पूर्णत: यांत्रिक है।

केपीटी ने स्पष्ट किया है कि कांडला पत्तन पर श्रम की कोई कल्पित बुकिंग नहीं की जाती। कांडला गोदी कामगार (रोजगार का विनियमन) स्कीम, 1969 के अंतर्गत संबंधित स्टीवडोर कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (तत्कालीन गोदी कामगार बोर्ड) से अपेक्षित श्रमिक लेता है और (स्टीवडोरिंग लाइसेंस) संशोधन विनियम, 2010 के खंड 11 के अनुसार यह स्पष्ट किया गया है कि यदि स्टीवडोर द्वार प्रस्तुत मांग के प्रति पत्तन अपेक्षित कामगारों की आपूर्ति नहीं करता, पत्तन स्टीवडोर को इस प्रयोजन के लिए अपनी व्यवस्था स्वयं करने की अनुमति देगा। जहां तक सागर मध्य में कार्य कर रहे विंच आपरेटरों और सिग्नलमैनों का संबंध है, केपीटी ने बताया है कि मध्य सागर में पोतों पर श्रमिकों को ले जाने की व्यवस्था स्टीवडोर द्वारा ही की जाती है।

यहां यह कहना समीचीन होगा कि प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 8.4 के अनुसार महापत्तन उनके द्वारा उपलब्ध करायी गई सेवाओं के लिए वसूली करेंगे। श्रमिकों की कल्पित बुकिंग और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं होगी। श्रमिकों की कल्पित बुकिंग पर दावे और प्रति दावे हैं। केपीटी को सलाह दी जाती है कि वह प्रयोक्ताओं की शिकायतों के वास्तविक कारणों का परीक्षण करे और भारत सरकार द्वारा जारी प्रशुल्क नीति, 2015 के उक्त् उपबंध के अनुपालन का समाधान करें।

(कक) कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) से श्रमिकों की तैनाती के लिए प्रतिटन दर का अनुमोदन करते समय इस प्राधिकरण के 13 अगस्त, 2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/41/2012-केपीटी में एक टिप्पणी भी अनुमोदित की थी और बाद में केपीटी के अनुरोध पर 4 सितम्बर, 2015 के आदेश से उसे संशोधित किया गया। उक्त टिप्पणी केपीटी ने यह दर्शाते हुए प्रस्तावित की थी कि यह उत्पादकता सम्बद्ध प्रशुल्क की जरूरतों को पूरा करेगी। प्रस्तावित दरमानों में सीएचडी उगाही अनुसूची के अंतर्गत इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित उक्त उल्लिखित वर्तमान टिप्पणी शामिल नहीं है। यहां तक कि केएसएएल ने यह ईगित किया है कि वर्तमान पाद टिप्पणी को शामिल न करने से उत्पादकता संबद्ध तंत्र के प्रचालन को निष्प्रभावी बना देगा जैसा कि अभिभावी दरमानों के साथ पाद टिप्पणी शामिल करने से प्रति टोली अधिकतम राजस्व अपेक्षा प्रदान कर रहा था। वर्तमान टिप्पणी को विलुप्त करने के लिए स्पष्टीकरण मांगने पर केपीटी ने बताया कि पूर्व के प्रस्ताव में, बोर्ड की मंशा श्रमिकों की तैनाती की वास्तविक लागत वसूल करने की थी। इस प्रकार, पोत पर कार्य पूरा हो जाने के पश्चात प्रयोग में लाये

गए वास्तविक गैंगों को हिसाब में लिया जाता हैं। केपीटी ने बताया कि वास्तव में, गैंगों के उपयोग, निष्पादन आदि के बावजूद वार्षिक राजस्व आपेक्षा में प्रभारों पर विचार किया जाता है। चूंकि, प्रशुल्क नीति, 2015 में पत्तनों के पास अपने वाणिज्यक निर्णय के आधार पर अपने स्वयं के दरमान निर्धारित करने की लचकता है, यह प्राधिकरण केपीटी को वर्तमन टिप्पणी को वापस लेने के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है। जैसा कि पहले बताया गया है, हर हाल में, प्रशुल्क का निर्धारण केपीटी द्वारा दायर किये जाने वाले प्रस्ताव के आधार पर नई स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति के अनुसार किया जाना है।

(कख) पत्तन ने अपने 19 मार्च, 2016 के पत्र के द्वारा अध्याय III के अंतर्गत सामान्य कार्गो पर अनुसूची 2.5-लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के नीचे एक नई टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि कोई कार्गो 90 दिनों तक किराया शर्तों पर हटाया नहीं जाता है तो उसे 90 दिनों की समाप्ति के तत्काल बाद से पारगमन शर्तों पर समझा जायेगा। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि यद्यपि केपीटी ने अपने 19 मार्च, 2016 के पत्र द्वारा दरमानों में प्रस्तावित टिप्पणी को शामिल करने का इस प्राधिकरण को अनुरोध किया, केपीटी ने प्रस्तावित दरमानों में इसे शामिल नहीं किया।

प्रस्तावित टिप्पणी को अंतर्विष्ट करने के बारे में विशिष्ट प्रश्न पूछे जाने पर पत्तन ने बताया कि एमपीटी अधिनियम के अनुसार, कार्गो के 60 दिन से अधिक पत्तन में पडा रहने पर पत्तन उस कार्गो की नीलामी कर सकता है। साथ ही, सीमा शुल्क अधिनियम में यह व्यवस्था है कि यदि कार्गो 30 दिन से अधिक पड़ा रहता है तो उसकी नीलामी की जायेगी। केपीटी के उक्त प्रस्ताव के संदर्भ में यह कहना संगत होगा कि वर्तमान और प्रस्तावित अनुसूची 2.5 प्रयोक्ताओं को उसमें निर्धारित दरों पर 90 दिन से अधिक भी कार्गो को भंडार में रखने की अनुमति देती है। यदि ऐसा है तो प्रस्तावित टिप्पणी का अनुमोदन भ्रम पैदा कर देगा जब तक कि वर्तमान अनुसूची 2.5 का उपयुक्त आशोधन नहीं कर दिया जाता। केपीटी ने वर्तमान अनुसूची में किसी आशोधन का कोई प्रस्ताव नहीं रखा है। इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित टिप्पणी को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।

(कग) पत्तन ने शुष्क गोदीकरण प्रभारों के अंतर्गत नई टिप्पणी संख्या 16 का प्रस्ताव किया है कि यदि एजेंसियों/प्रयोक्ताओं को गोदीकरण अवधि के विस्तार की जरूरत है तो उन्हें सम्पूर्णत अवधि अनुसूची से 48 घण्टे पहले आवेदन प्रस्तुत करना होगा और ऐसी विस्तारित अवधि के लिए (स्लैब वार) उगाहे जाने का प्रस्ताव है ताकि प्रयोक्ताओं को अपने क्राफ्टों और शुष्क गोदी को प्रहस्तित करने को हतोत्साहित किया जा सके। जीसीसीआई ने प्रस्तावित टिप्पणी पर आपत्ति की है।

केपीटी ने स्पष्ट किया है कि पहले ऐसी घटनाएं हुई हैं जहां क्राफ्ट किसी एक या अन्य कारण से शुष्क गोदी में बेकार खड़े रहते हैं लेकिन जब अधिक ठहरने पर दंड लगाया जायेगा तो इससे प्रयोक्ता अनुशासनबद्ध हो जायेगा और अनुमत समयावधि से अधिक ठहराव के मामले में कम से कम 50 प्रतिशम की कमी आयेगी। प्रस्तावित टिप्पणी इस मंशा से है इससे उन्हें अपने क्राफ्टों की मरम्मत और अनुरक्षण करने में शुष्क गोदी की आवश्यकता को उचित ढंग से तैयार करने में सहायता भी मिलेगी। इससे केपीटी को भी शुष्क गोदी में और अधिक निजी पोतों को स्थान देने में सहायता मिलेगी। पत्तन द्वारा दिये गए कारणों के आधार पर, प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है। केपीटी ने बताया है कि प्रस्तावित दंड आरोपित करने के राजस्व प्रभाव को अलग से निर्धारित नहीं किया जा सकता।

(कघ). पत्तन ने विलंबित भुगतानों/वापसियों पर @ 14.75 प्रतिशत पर दांडिक ब्याज दर का प्रस्तव किया है। प्रस्तावित दांडिक ब्याज दर प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण के लिए कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1 के अनुरूप नहीं है। अत: दांडिक ब्याज के संबंध में समाभिरूपता को कार्यकारी दिशानिर्देशों के अनुरूप 15 प्रतिशत दांडिक ब्याज दर निर्धारित करते हुए उपयुक्त रूप से आशोधित किया जाता है।

(xiii). केपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत एआरआर का परिकलन **अनुलग्नक - I**.पर संलग्न है। उपरोक्त विश्लेषण के अधीन,, केपीटी द्वारा आकलित अधिकतम सूचकांकित एआरआर को कार्यकारी पूंजी के रोकड़ घटक के संदर्भ में आशोधित किया जाता है।

आशोधित अधिकतम सूचकांकित एआरआर केपीटी द्वारा आकलित 83551.90 लाख रूपये के प्रति 84251.84 लाख रूपये बनता है। आशोधित एआरआर का परिकलन **अनुलग्नक – II** में दिया गया है।

आशोधित एआरआर 84251.84 लाख रूपये आकलित किया गया है। प्रस्तावित दरमानों पर केपीटी राजस्व आकलन 83,551.58 लाख रूपये बनता है। केपीटी ने बताया है कि कुछेक प्रशुल्क मदों/समाभिरूपताओं के लिए राजस्व का प्रमाणन नहीं किया जा सकता। 700.26 लाख रूपये के अंतर को (84251.84 लाख – 83551.58 लाख रूपये) पत्तन द्वारा उन प्रशुल्क मदों और समाभिरूपताओं से संभाल सकता है जिनके लिए केपीटी राजस्व प्रभाव को कलमबद्ध नहीं कर सका है।

(xiv). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 4(1) के अनुसार, (क) पूर्व प्रशुल्क आदेशों, जो असमायोजित रह गए थे, में प्राधिकरण द्वारा मूल्याकित अतिरिक्त अधिशेष पत्तन न्यास द्वारा यथा इच्छित किसी निधि में महापत्तन न्यासों द्वारा अंतरित किया जाएगा। (ख) मौजूदा दरमानों के लागू होने से इस नीति के अधीन निर्धारित नए दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक की अवधि के दौरान महापत्तन न्यासों को होने वाले अतिरिक्त अधिशेष का मूल्यांकन किया जाना चाहिए और सामान्य रिजर्व अंतरित किया जाना चाहिए तथा पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के विकास सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए निधियों का इस्तेमाल किया जाएगा।

इस संदर्भ में, वर्ष 2011-12 से 2014-15 तक के वर्षों के लिए, पत्तन ने ग्राहय लागत और 16 प्रतिशत प्रतिफल के पश्चात वास्तविक निवल घाटा क्रमश: 137.03 करोड़ रूपये, 3.53 करोड़ रूपये, 105.35 करोड़ रूपये और 72.88 करोड़ रूपये निर्धारित किया है जो कुल मिलाकर 318.79 करोड़ रूपये बनता है। पत्तन ने वर्ष 2015-16 के लिए 10.89 करोड़ रूपये का निवल अधिशेष भी निर्धारित किया है। वर्ष 2015-16 के लिए केपीटी द्वारा निर्धारित अधिशेष लेखापरीक्षा नहीं किये गए लेखाओं के आधार पर है। 318.79 करोड़ रूपये के घाटे को आंशिक रूप से 10.89 करोड़ रूपये के अधिशेष से प्रतिकार किया जाता है। अत: अधिशेष को प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 4.1 के अनुसार अंतरित करने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

वित्तीय वर्ष 2015-16 के लेखाओं की अंतिमता देने के पश्चात और वर्तमान आदेश के प्रभावी होने की अवधि के लिए, केपीटी वास्तविक अधिशेष/घाटे का निर्धारण करे और अधिशेष के मामले में प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 4.1 का अनुपालन करे और आदेश के प्रभावी होने की तारीख से दो महीने के भीतर इस प्राधिकरण को स्थिति की सूचना दे।

(xv). (i). यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण ने वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण के आधार पर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रभारों की उगाही के बारे में महानिदेशक (डीजी) पोत परिवहन की संस्तुति पर 29 सितम्बर, 2015 को आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी पारित किया था। उक्त आदेश में अनुमोदित उपबंधों को 26 नवम्बर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी द्वारा और संशोधन किया गया। उक्त पारित आदेश सभी महापत्तन न्यासों द्वारा समान रूप से अपनाये जाने के लिए पारित किया गया था। केपीटी ने 26 नवम्बर, 2015 के आदेश में अनुमोदित उपबंधों पर 20 मई, 2016 के पत्र संख्या एसडी-9सीएचएआरटी(309)/2016 के द्वारा और आगे स्पष्टीकरण जारी किया। तदनुसार इस प्राधिकरण ने 26 नवम्बर, 2015 के पैरा 9क(ii) और 10(ii) में निर्धारित उपबंधों में मामूली सा संशोधन करते हुए स्पष्टीकारक आदेश जारी किये। केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपबंध इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही के आदेश में अनुमोदित संशोधित उपबंधों से अद्यतन किया गया है।

(ii). इस प्राधिकरण ने तटीय पोतों की प्राथमिकता बर्थिंग के बारे में सभी महापत्त्न न्यासों द्वारा समान रूप से अपनाये जाने के लिए एमओएस द्वारा जारी दिशानिर्देशों को 28 नवम्बर, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/52/2014-सामान्य के द्वारा अधिसूचित किये थे और पत्तन को अपने वर्तमान दरमानों में उपयुक्त संशोधन करने की सलाह दी थी। चूंकि, प्रस्तावित दरमानों में महापत्त्न पर तटीय पोतों की प्राथमिकता बर्थिंग पर दिशानिर्देशों को अंतर्विष्ट नहीं किया है, केपीटी को उन्हें अंतर्विष्ट करने का अनुरोध किया गया। अनुरोध के बावजूद पत्तन ने उन्हें अंतर्विष्ट नहीं किया है। एमओएस द्वारा जारी और इस प्राधिकरण द्वारा उक्त आदेश में अधिसूचित दिशानिर्देश संशोधित दरमानों में अंतर्विष्ट कर लिया गया है।

(iii). यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि कार्गो और पोत संबंधी सेवाओं के लिए कम प्रभार निर्धारित करने के साथ-साथ महापत्तन न्यासों और बीओटी प्रचालकों द्वारा नियमित घंटों के पश्चात सेवाएं प्रदान करने के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट देने के बारे में इस प्राधिकरण ने पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 3 फरवरी, 2016 के पत्र संख्या पीडी/14033/101/2015-पीडी-V के आधार पर 09 फरवरी, 2016 को समान रूप से अपनाने के लिए आदेश संख्या टीएएमपी/14/2016-विविध पारित किया। केपीटी ने कार्गो और पोत संबंधी सेवाओं के लिए कम प्रभार निर्धारित करने के साथ-साथ महापत्तन न्यासों और बीओटी प्रचालकों द्वारा नियमित घंटों के पश्चात सेवाएं प्रदान करने के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट देने का कोई प्रस्ताव नहीं किया है। इसलिए, केपीटी को इसे प्रस्तावित दरमानों में शामिल करने का अनुरोध किया गया। केपीटी ने इस संबंध में सामान्य समाभिरूपता निर्धारित की है, जेसा कि 09 फरवरी, 2016 के आदेश में अनुमोदित है, ताकि केपीटी के लिए विकल्प उपलब्ध रहे और यह भी कि इसने सरकारी अनुदेशों का अनुपालन किया है।

(xvi). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.1 के अनुसार महापत्तन न्यास कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, औसत फेरे प्रति घंटा के अनुसार कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक भी बनाएंगे। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन पोतों के औसत वापसी समय और पोतों के औसत प्री-बर्थिंग समय तथा किसी अन्य पैरामीटर, जो पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाया जाता है, के अनुसार कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करेगा। केपीटी ने, कंटेनर प्रहस्तन सहित, औसत शिप बर्थ दिवस उत्पादन टन/प्रतिदिन के संदर्भ में कार्गो संबंधी सेवाओं के लिए पत्तन ने औसत पोतों के टर्न-अराउंड समय के संदर्भ में और पोतों के औसत बर्थिंग पूर्व समय के संदर्भ में निष्पादन मानकों की प्रतिबद्धता दर्शायी है।
कांडला स्टीवडोर एसोसिएशन लिमिटेड ने बताया है कि तरल कार्गो के लिए 25,175 टन/दिन के प्रस्तावित निष्पादन मानक में टाइपिंग की गलती प्रतीत होती है। पत्तन ने बताया है कि प्रस्तावित निष्पादन मानक वादिनार प्रभाग के लिए है। तदनुसार, तरल कार्गो के लिए निष्पादन मानको का यह कहते हुए आंशिक संशोधन किया गया कि यह वादिनार प्रभाग के लिए है। प्रशुल्क नीति, 2015 निष्पादन मानक प्रस्तावित करने के लिए कोई विधि अथवा आधार निर्धारित नहीं करती है। निष्पादन मानकों, केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित, को दरमानों के साथ निर्धारित किया जाता है।

(xvii). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के अनुसार, दरमान 01 जनवरी, 2014 और प्रासंगिक वर्ष की 01 जनवरी के बीच आने वाले भारत सरकार द्वार घोषित थोक मूल्य सूचकांक में परिवर्तन के 100 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति से वार्षिक आधार पर सूचकांकित किया जायेगा। दरमानों में ऐसा स्वत: समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जायेगा और समायोजित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 01 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेगा। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2015 का खंड 3.2 के अनुसार डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर दरमान में वार्षिक सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा पूरे किये गए निष्पादन मानकों के अधीन होगा। यदि कोई पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक पूरा नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान सूचकांककन की अनुमति नहीं दी जायेगी। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि वर्तमान मामले में वर्ष 2015-16 के लिए दरमानों के निकालने के प्रयोजन से सूचकांकन पर एआरआर में विचार कर लिया गया है। दरमानों में आगामी वार्षिक सूचंकांकन 01 अप्रैल, 2017 से लागू होगा बशर्ते कि वर्ष 2016-17 में निष्पादन मानक प्राप्त कर लिये जाएं। ऐसा होने पर, दरमानों में इस प्रभाव की एक टिप्पणी अंतर्विष्ट की जाये कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर स्वत: वार्षिक सूचकांकन 01 अप्रैल, 2017 से होगा बशर्ते कि केपीटी दरमानों के साथ अधिसूचित निष्पादन मानक प्राप्त कर ले। यदि दरमानों में निर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त नहीं किये जाते तो उस वर्ष विशेष के लिए दरमानों में सूचकांकन नहीं होगा। प्रशुल्क नीति, 2015 अनुबद्ध करती है कि दरमानों में वार्षिक सूचकांकन निष्पादन मानकों के प्राप्त कर लेने पर स्वत: ही हो जायेगा। इसके लिए, महापत्तन न्यास को इस प्राधिकरण से संपर्क करने की आवश्यकता नहीं है। पारदर्शिता के उद्देश्य से, पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह कलैंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर संबंधित प्रयोक्ताओं और साथ ही इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा अनुबद्ध स्तर की 01 जनवरी, से 31 दिसम्बर के बीच इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानकों की घोषणा करे। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानक पत्तन द्वारा प्राप्त कर लिये जाते हैं तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर इस दरमान में निर्धारित दरों को स्वत: सूचकांकित कर सकता है और सूचकांकित दरमान लागू करने की सूचना केपीटी संबंधित प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को देगा।

(xviii). केपीटी के वर्तमान दरमानों का पिछली बार 30 जून, 2016 तक अथवा संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक, जो भी पहले हो, विस्तार किया गया था। जब तक इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान, जिन्हें अलग से अधिसूचित किया गया है, तब तक जुलाई, 2016 के आस-पास होगा। वर्तमान दरमानों के तब तक विस्तार किया समझा जाये जब तक संशोधित दरमान प्रभावी नहीं होते।

(xix). कार्यकरी दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित दरमान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात 3 वर्ष तक वैध रहेंगे। चूंकि प्रशुल्क नीति, 2015 अपेक्षा करती है कि तीन वर्षों के लेखापरीक्षित लेखाओं में वास्तविक आंकड़ों के एआरआर के आधार पर प्रशुल्क का परिकलन हो, इसलिए, संशोधित दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2019 तक निर्धारित की जाती है।

(xx) (i). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 8.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; रियायतें और छूटें निम्नतम स्तरों पर होते हैं। केपीटी शिथिलता का प्रयोग करते हुए निम्न दरे प्रभारित कर ऊंची रियायते और छूटें दे सकता है।

(ii). जैसा कि पहले बताया गया है, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.7 के अनुसार, केपीटी को ही यह सुनिश्चित करना है कि दरमानों में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात की हानि न हो। केपीटी ने स्वेच्छा से यह बताया है कि वह कार्गो को आकर्षित करने अथवा कार्गो का मार्ग बदलना रोकने के लिए दरों का प्रयोग उत्तोलन साधन के रूप में करेगा।

(iii). दरमानों को शासित करने वाली समाभिरूपता में केपीटी द्वारा प्रस्तावित आशोधनो पर केपीटी द्वारा दिये गए औचित्यों/ स्पष्टीकरणों के आधार पर अनुमोदन के लिए विचार किया गया। बताये गए कारणों से केपीटी द्वारा प्रस्तावित समाभिरूपता में कुछेक आशोधन को अनुमोदित नहीं किया गया। यदि रिकार्ड में अथवा किसी अन्य औचित्यपूर्ण कारणों से कोई त्रुटि पाई जाती है, केपीटी, प्रयोक्ता/ प्रयोक्ता संगठन समीक्षा के लिए पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के भीतर इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकते हैं।

21.1. परिणाम में, और ऊपर दिये गए कारणों से, और विचारों की समग्रता के आधार पर, यह प्राधिकरण केपीटी के संशोधित दरमान और निष्पादन मानकों का अनुमोदन करता है जो पहले ही भारत के राजपत्र में अलग से अधिसूचित कर दिए गए हैं।

21.2. जैसाकि उक्त अधिसूचना में कहा गया है, संशोधित दरमान भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात प्रभावी होंगे और 31 मार्च, 2019 तक प्रभावी रहेंगे। तत्पश्चात, दिया गया अनुमोदन स्वत: ही व्यपगत हो जायेगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से उनका विस्तार नहीं किया जायेगा।

21.3. केपीटी ने, कंटेनर प्रहस्तन के मामले में, औसत शिप बर्थ दिवस उत्पादन टन/प्रतिदिन के संदर्भ में निष्पादन मानकों की प्रतिबद्धता दर्शायी है। पोत संबंधी सेवाओं के लिए पत्तन ने औसत पोतों के टर्न-अराउंड समय के संदर्भ में और पोतों के औसत बर्थिंग पूर्व समय के संदर्भ में निष्पादन मानकों की प्रतिबद्धता दर्शायी है।

21.4. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 में यथा प्रस्तावित दरमानों का सूचकांकन प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.2 के साथ पठित किया जाए। यदि केपीटी निष्पादन मानकों को पूरा नहीं करता तो केपीटी आगामी वर्ष के लिए सूचकांकन का हकदार नहीं है।

21.5. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अनुसार, महापत्तन न्यास अपने प्रत्येक बर्थ के कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत वापसी समय, औसत बर्थिंग-पूर्व प्रतीक्षा समय एवं प्रति बर्थ वसूल किए गए प्रशुल्क पर वार्षिक रिपोर्टें प्राधिकरण को भेजेंगे। पत्तनों द्वारा वार्षिक रिपोर्टें प्रत्येक वर्ष के समाप्त होने के 60 दिनों के भीतर प्रस्तुत की जाएंगी। प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।

21.6. कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, प्राधिकरण प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अंतर्गत महापत्तनों से प्राप्त सभी सूचनाएं अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/16 (204)]

					अनुलग्नक - I
केपीटी द्वारा प्रस्तुत महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण नीति, 2015 के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन					
					लाख रू0 में
क्र.सं.	विवरण		वर्ष 1 (2011-12)	वर्ष 2 (2012-2013)	वर्ष 3 (2013-2014)
(1).	कुल व्यय (लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	टिप्पणी 1			
(i).	प्रचालन व्यय		37799.49	37357.81	45160.30
(ii).	मूल्यह्रास		4579.31	4622.43	4918.18
(iii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय		8219.00	9516.48	9943.95
(iv).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)		8888.88	7830.35	27467.23
	उप योग 1=(i)+(ii)+(iii)+(iv)		59486.68	59327.07	87489.66
(2).	घटाए : समायोजन				
(i).	संपदा संबंधी व्यय				
	(क). प्रचालन व्यय		640.42	862.37	1192.08
	(ख). मूल्यह्रास		22.00	23.00	23.63
	(ग). प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय		355.17	432.66	580.59
	(घ). आबंटित एफएमई		342.82	337.87	479.59
	उप योग 2(क)(i)=[(क)+(ख)+(ग)+(घ)]		1360.41	1655.9	2275.89
(ii).	ऋणों पर ब्याज		15.00	15.00	15.00
(iii).	एक मुश्त व्ययों, यदि कोई हों, का 4/5वां जैसे मजदूरी के बकाया पेंशन /उपदान के बाकाया, अनुग्रह भुगतान का बकाया आदि (प्रत्येक मद को सूचीबद्ध करें)	टिप्पणी 2			
	(क). मजदूरी संशोधन बकाया		0.00	0.00	0.00
	(ख).		0.00	0.00	0.00
	(ग).		0.00	0.00	0.00
	उप योग 2(क)(iii) = [(क)+(ख)+(ग)]		0.00	0.00	0.00
(iv).	पेंशन निधि में अंशदान का 4/5	टिप्पणी 3	4351.20	4480.00	16276.00
(v).	प्रचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड के प्रतिशत के अतिरिक्त प्रबंधन 25 प्रतिशत तथा सामान्य उपरिव्यय	फार्म 2 के अनुसार	0.00	0.00	0.00
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय यदि कोई हो ।				
	(क). प्रचालन व्यय		0.00	0.00	0.00
	(ख). मूल्यह्रास		0.00	0.00	0.00
	(ग). प्रबंधन और प्रशासनिक आबंटन उपरिव्यय		0.00	0.00	0.00
	(घ). आबंटन एफएमई		0.00	0.00	.....
	उप योग- 2(क)(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]		0.00	0.00	0.00
	कुल योग 2(क) = 2(क)(i) +2(क)(ii) +2(क)(iii)+ 2(क)(iv)+ 2(क)(v)+ 2(क)(vi)		5726.61	6150.90	18566.89

(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)		53760.07	53176.17	68922.77
(4).	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वर्ष 1 + वर्ष2 + वर्ष3] / 3		58619.67		
(5).	नियोजित पूंजी				
	(i) 31.3.2014 के अनुसार निवल अचल परिसंपतत्तियां (लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)		78211.79		
	(ii) 31.3.2014 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)		28355.51		
	(iii) घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31.3.2014 के अनुसार संपदा कार्यकलापों से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य		367.32		
	(iv) घटाएं: लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31.3.2014 के अनुसार बीओटी प्रचालक को अंतरित निवल परिसंपत्तियों, यदि कोई हो, का निवल मुल्य।		0.00		
	(v) घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हो, के लिए सुविचारित किए जाने वाले लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2014 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।		0.00		
	(vi जोड़े: कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यकारी पूंजी	फार्म 4 तथा टिप्पणी 4 के अनुसार			
	(क). मालसूची		68.97		
	(ख). विविध देनदार		1855.33		
	(ग). रोकड़		31.54		
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग		1955.84		
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]		108155.82		
(6).	क्रम संख्या 5 (vii) पर कुल नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत		17304.93		
(7).	31 मार्च, 2014 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर [(4)+ (6)]		75924.60		
(8).	वर्ष 2014-15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @ 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात @6% (7*1.06)		80480.08		
(9).	वर्ष 2015-16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @ 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात @ 3.82% (8*1.0382)		83551.90		
(10).	अधिकतम सूचकांककित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)		83551.90		
(11).	प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 10 में आकलित	फार्म 3 तथा टिप्पणी 5 के अनुसार	83551.58		

					अनुलग्नक- II
महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण नीति, 2015 के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा परिकलन का प्राधिकरण द्वारा आशोधन					
					लाख रू. में
क्र.सं.	विवरण		वर्ष 1 (2011-12)	वर्ष2 (2012-2013)	वर्ष3 (2013-2014)
(1).	कुल व्यय (लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	टिप्पणी 1			
(i).	प्रचालन व्यय		37799.49	37357.81	45160.30
(ii).	मूल्यह्रास		4579.31	4622.43	4918.18
(iii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय		8219.00	9516.48	9943.95
(iv).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)		8888.88	7830.35	27467.23
	उप योग 1=(i)+(ii)+(iii)+(iv)		59486.68	59327.07	87489.66
(2).	घटाए : समायोजन				
(i).	संपत्ति संबंधी व्यय				
	(क). प्रचालन व्यय		640.42	862.37	1192.08
	(ख). मूल्यह्रास		22.00	23.00	23.63
	(ग). प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय		355.17	432.66	580.59
	(घ). आबंटित एफएमई		342.82	337.87	479.59
	उप योग 2(a)(i)=[(क)+(ख)+(ग)+(घ)]		1360.41	1655.9	2275.89
(ii).	ऋणें पर ब्याज		15.00	15.00	15.00
(iii).	एक मुश्त व्ययों यदि कोई हों का 4/5वां जैसे मजदूरी के बकाया पेंशन/उपदान के बाकाया, अनुग्रह भुगतान का बकाया आदि (प्रत्येक मद को सूचीबद्ध करें)	टिप्पणी 2			
	(क). मजदूरी संशोधन बकाया		0.00	0.00	0.00
	(ख).		0.00	0.00	0.00
	(ग).		0.00	0.00	0.00
	उप योग 2(a)(iii) = [(क)+(ख)+(ग)]		0.00	0.00	0.00
(iv).	पेंशन निधि में अंशदान का 4/5	टिप्पणी 3	4351.20	4480.00	16276.00
(v).	प्रचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड के प्रतिशत के अतिरिक्त प्रबंधन 25 प्रतिशत तथा सामान्य उपरिव्यय	फार्म 2 के अनुसार	0.00	0.00	0.00
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय यदि कोई हो।				
	(क). प्रचालन व्यय		0.00	0.00	0.00
	(ख). मूल्यह्रास		0.00	0.00	0.00
	(ग). प्रबंधन और प्रशासनिक आबंटन उपरिव्यय		0.00	0.00	0.00
	(घ). आबंटन एफएमई		0.00	0.00	.....
	उप योग- 2(क)(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]		0.00	0.00	0.00
	कुल योग 2(क) = 2(क)(i)+2(क)(ii)+2(क)(iii)+2(क)(iv)+2(क)(v)+2(क)(vi)		5726.61	6150.90	18566.89

(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)		53760.07	53176.17	68922.77
(4).	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वर्ष 1 + वर्ष2 + वर्ष3] / 3		58619.67		
(5).	नियोजित पूंजी				
	(i) 31.3.2014 के अनुसार निवल अचल परिसंपतत्तियां (लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)		78211.79		
	(ii) जोड़े: 31.3.2014 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)		28355.51		
	(iii) घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31.3.2014 के अनुसार संपदा कार्यकलापों से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य		367.32		
	(iv) घटाएं: लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31.3.2014 के अनुसार बीओटी प्रचालक को अंतरित निवल परिसंपत्तियों, यदि कोई हो, का निवल मुल्य।		0.00		
	(v) घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हो, के लिए सुविचारित किए जाने वाले लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2014 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।		0.00		
	(vi जोड़े: कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यकारी पूंजी	फार्म 4 तथा टिप्पणी 4 के अनुसार			
	(क). मालसूची		68.97		
	(ख). विविध देनदार		1855.33		
	(ग). रोकड़		4006.73		
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग		5931.03		
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]		112131.01		
(6).	क्रम संख्या 5 vii) पर कुल नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत		17940.96		
(7).	31 मार्च, 2014 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर [(4)+ (6)]		76560.63		
(8).	वर्ष 2014-15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @ 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात @6% (7*1.06)		81154.27		
(9).	वर्ष 2015-16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @ 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात @ 3.82% (8*1.0382)		84251.84		
(10).	अधिकतम सूचकांककित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)		84251.84		
(11).	प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 10 में आकलित	फार्म 3 तथा टिप्पणी 5 के अनुसार	83551.58		

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd August, 2016

No. TAMP/18/2016-KPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust for revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/18/2016-KPT

Kandla Port Trust - - - **Applicant**

QUORUM:

(i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 21st day of June 2016)

This case relates to the proposal dated 22 February 2016 received from Kandla Port Trust (KPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR) under Tariff Policy, 2015.

2. The existing SOR of KPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/61/2009-KPT dated 18 January 2011. The validity of the SOR of the KPT prescribed in the said Order was till 31 March 2013. The validity of the existing SOR of KPT has been extended from time to time and the last extension has been granted till 30 June 2016 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier, vide Order No.TAMP/61/2009-KPT dated 30 March 2016.

3. The KPT in its proposal dated 22 February 2016 has given the following background for filing its general revision proposal:

(i). The KPT, vide letter No.FA/COS T/1021-R(2012-13)/509 dated 02.09.2014, had sent the Tariff Revision proposal, duly approved by the Board at its meeting held on 12.08.2014, for approval of the TAMP and followed by letter dated 20.01.2015, 17.03.2015 & 27.03.2015.

(ii). Meanwhile, the TAMP vide its letter No.TAMP/21/2009 –WS dated 21.01.2015, forwarded the new tariff policy for Major Port Trusts.

(iii). Further, the TAMP vide e-mail dated 30.01.2015 forwarded the draft working guidelines to operationalize the "Policy for determination for tariff for Major Port Trusts, 2015".

(iv). The TAMP, vide its Order No.TAMP/45/2014-KPT dated 13.02.2015, advised the Kandla Port Trust to file revised proposal for General Revision of Scale of Rates in accordance with the New Tariff Policy of 2015. The Kandla Port Trust vide letter dated 31.3.2015, had requested the TAMP to grant interim relief to mitigate the loss being suffered by the Port as Revision of Scale of Rates was due since 01.04.2013. However, TAMP vide its letter dated 06.05.2015, had advised to file fresh proposal for general Revision of tariff following the Tariff Policy, 2015.

(v). Thereafter, the notified "Working Guidelines to operationalise the Tariff Policy for Major Port Trust, 2015" has been issued by TAMP vide G. No. 207 dated 2.06.2015, communicated vide letter No. TAMP/21/2009/WS dated 08.06.2015.

(vi). In this backdrop, the KPT has filed its proposal vide its letter no.FA/COST/1170/133 dated 22 February 2016 for general revision of its Scale of Rates following Tariff Policy 2015.

4. The background given by KPT for filing its proposal dated 22 February 2016 does not give the complete picture. It is relevant to state that the KPT had earlier filed a proposal for revision of its SOR vide its letter dated 3 January 2013 which was registered as tariff case and taken on consultation with relevant stakeholders. The sequence of events from January 2013 till the KPT filed the current proposal is summarised below:

(i). On preliminary scrutiny of the KPT proposal dated 03 January 2013, the KPT was requested to furnish dditional information/ clarifications vide our letter dated 17 April 2013. The KPT did not furnish the relevant information / clarifications despite several reminders. A joint hearing on its proposal was being set up.

(ii). The KPT, however, stated that it will file a revised proposal updating estimates of 2012-13 with actuals vide its letter dated 11 June 2013 and requested to hold joint hearing on the updated proposal to be filed by the port.

(iii). Since the updated proposal from KPT was not forthcoming despite regular follow up and the proposal was pending for disposal, the KPT was, vide our letter dated 11 November 2013, advised to file its updated proposal along with the information/clarification sought by us vide our letter dated 17 April 2013 by 30 November 2013. The port was also conveyed the decision of this Authority that if the updated proposal along with the information/clarification sought is not received by 30 November 2013, this Authority will be constrained to close the case as withdrawn and the revised updated proposal when received from the port will be processed afresh following the consultation process prescribed.

(iv) (a). The KPT, vide its letter dated 26 November 2013 submitted that it has formulated its revised proposal after updating financial results of 2012-13 and circulated it to the users for consultation. The revised final general revision proposal will be placed before its Board and after obtaining approval of the Board, the revised proposal will be submitted to the Authority for consideration and approval.

(b). Along with its letter dated 26 November 2013, the KPT had also forwarded a copy of the Office Memorandum no. PD-24018/31/2013-PD-III dated 26 September 2013 of the Ministry of Shipping (MOS) regarding minutes of the meeting held on 15 April 2013 of the Consultative Committee of the Members of Parliament attached to the Ministry of Shipping (MOS).

(c). The Minutes of the Meeting of the Consultative Committee of the Members of Parliament forwarded by the KPT showed an issue raised by one Hon'ble Member of Lok Sabha relating to the proposal of KPT for revision in its Scale of Rates. The minutes of the said meeting recorded the direction of Secretary (Shipping) to Chairman, KPT to modify the proposal for increasing the SOR and send a fresh proposal to TAMP in consultation with Joint Secretary (Ports).

(d). The KPT had concluded in its letter dated 26 November 2013 that the revised general revision proposal will be filed by the port after seeking approval from its Board in the ensuing meeting. In view of the above position, the KPT had requested not to close the case as withdrawn at that juncture.

(v). In view of the above request, the KPT was, vide our letter dated 20 January 2014, advised to file its revised general revision proposal latest by 15 February 2014. While filing its revised proposal, the KPT was advised to confirm that the revised proposal is filed in consultation with the Joint Secretary (Ports) as per direction of the Secretary (Shipping) recorded in the minutes of the Meeting of the Consultative Committee of the Members of Parliament held on 15 April 2013, forwarded by the KPT along with its letter dated 11 November 2013.

(vi). Subsequently, the KPT vide its letter no. FA/COST/1021/2012-13/324 dated 16 May 2014 has stated that looking to the present economic condition, the KPT Board in its meeting held on 24 March 2014 has

decided to defer the proposal for general revision of SOR based on the decision of the Board to keep the proposal in abeyance till the traffic situation improves.

(vii). Thus, the KPT did not file the proposal, but requested to keep its proposal in abeyance without indicating any specific time frame to file its proposal. Since the proposal was registered as a "tariff case" and it was not appropriate to keep the proposal pending indefinitely, this Authority vide its Order No.TAMP/73/2012-KPT dated 4 July 2014 decided to close the case for want of revised proposal from KPT. This Authority also advised the KPT to file its fresh proposal for general revision of its SOR based on 2013-14 actuals latest by 31 August 2014 for fresh treatment.

(viii). In this backdrop, the KPT filed its revised proposal dated 2 September 2014 for revision of its SOR which was taken on consultation with relevant stakeholders for their comments. Joint hearing as part of the consultation process was to be set up.

(ix). In the meantime, the Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No.8(1)/2014-TAMP dated 13 January 2015 has issued the new "Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 which is notified in the Gazette of India vide Gazette No.30 dated 27 January 2015 by this Authority. The new "Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015" has come into effect from 13 January 2015.

(x). The tariff fixation process envisaged in the new Tariff Policy of 2015 for Major Port Trust by MOS, is significantly different from the tariff fixation method stipulated in the Tariff Guidelines of 2005. This Authority, therefore, passed an Order no.TAMP/45/2014-KPT dated 13 February 2015 closing general revision proposal of KPT dated 2 September 2014 and advised to file a revised proposal in accordance with the new Tariff policy of 2015 announced by the MOS.

(xi). As per Clause 1.5. of the Tariff Policy 2015, draft Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy 2015 was issued to all Major Port Trust including KPT on 30 January 2015. A meeting was held on the said draft Working Guidelines with all Major Port Trusts on 18 April 2015. Subsequently, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy 2015 finalized in consultation with all Major Port Trusts was notified in the Gazette of India on 4 June 2015.

(xii). In the meantime, the KPT vide its letter dated 31 March 2015 requested this Authority to reconsider its proposal and grant interim SOR. In this regard, a letter was addressed to KPT vide our letter no. TAMP/45/2014-KPT dated 6 May 2015 bringing out the factual position that in view of the new Tariff Policy 2015 issued by MOS which is effective from 13 January 2015, its proposal dated 2 September 2014 was closed by this Authority. Since new Tariff Policy 2015 is effective from 13 January 2015 a fresh proposal has to be filed by the KPT under ibid policy and taking into consideration the draft working guidelines forwarded vide our letter dated 30 January 2015 and subsequent discussion held on the same on 18 April 2015 with all the Major Port Trusts including KPT.

(xiii). The KPT, however, did not file its proposal under Tariff Policy 2015. But, KPT regularly sought extension of its SOR. At the request of KPT, this Authority extended the validity of SOR from time to time vide its Order dated 2 January 2015, and subsequent Orders dated 28 April 2015, 10 November 2015 and 30 March 2016 as valid SOR is required for the port to apply the rates. In the Order dated 10 November 2015, while extending the validity of SOR till 31 March 2016, the KPT was again directed to file its proposal by 31 December 2015.

(xiv). Finally, the KPT after regular follow up has filed the proposal under Tariff Policy 2015 vide its letter dated 22 February 2016 almost after a year after the advice rendered by this Authority vide Order dated 12 February 2015 to file its proposal under Tariff Policy 2015.

5. The KPT in its proposal dated 22 February 2016 for general revision of its Scale of Rates under Tariff Policy 2015 has furnished cost statement in the format prescribed alongwith proposed SOR and Performance Standards. The highlights of the proposal submitted by the KPT are as follows:

(i). The KPT has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) as per Form 1. The ARR computation furnished by KPT is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Description	Y1 (2011-12)	Y2 (2012-13)	Y3 (2013-14)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses	37799.49	37357.81	45160.30
(ii).	Depreciation	4579.31	4622.43	4918.18
(iii).	Management & general Overheads	8219.00	9516.48	9943.95
(iv).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	8888.88	7830.35	27467.23
	Subtotal 1=(i)+(ii)+(iii)+(iv)	59486.68	59327.07	87489.66
(2).	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses	640.42	862.37	1192.08
	(b). Depreciation	22.00	23.00	23.63
	(c). Management & Administrative Overheads	355.17	432.66	580.59
	(d). Allocated FME	342.82	337.87	479.59
	Subtotal 4(a)(i)=[(a)+(b)+(c)+(d)]	1360.41	1655.9	2275.89
(ii).	Interest on loans	15.00	15.00	15.00
(iii).	4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(a). Wage Revision arrears	0.00	0.00	0.00
	(b).	0.00	0.00	0.00
	(c).	0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2(a)(iii) = [(a)+(b)+(c)]	0.00	0.00	0.00
(iv).	4/5th of the Contribution to the Pension Fund	4351.20	4480.00	16276.00
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	0.00	0.00	0.00
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.			
	(a). Operating Expenses	0.00	0.00	0.00
	(b). Depreciation	0.00	0.00	0.00
	(c).Allocated Management and Administrative Overheads	0.00	0.00	0.00
	(d). Allocated FME	0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2(a)(vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	0.00	0.00	0.00
	Total of 2(a) = 2(a)(i) + 2(a)(ii) + 2(a)(iii) + 2(a)(iv) + 2(a)(v) + 2(a)(vi)	5726.61	6150.90	18566.89
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3=1-2)	53760.07	53176.17	68922.77
(4).	Average Expenses of SI. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	58619.67		
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	82882.71		
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	31882.98		

	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.	367.32
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.	0.00
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	0.00
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	
	(a). Inventory	68.97
	(b). Sundry Debtors	1855.33
	(c). Cash	31.54
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	1955.84
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]	116354.21
(6).	Return on Capital Employed 16% on SI. No. 5(vii)	18616.67
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+ (6)]	77236.34
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 I.E. @6% (7*1.06)	81870.52
(9).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 I.E. @ 3.82% (8*1.0382)	84995.46
(10).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	84995.46
(11).	Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sr. No.10 above.	85011.92

(ii). (a). Average increase proposed in existing Tariff is 37.36%. The hike proposed by KPT in various activities of Kandla and Vadinar are as follows:

SR. NO.	ACTIVITY	PROPOSED HIKE IN %
I	KANDLA	
A.	VESSEL RELATED CHARGES	
1.	PORT DUES	25%
2.	PILOTAGE ETC.	25%
3.	BERTH HIRE(CRANE BERTH)	100%
4.	BERTH HIRE(NON-CRANE BERTH)	50%
5.	LIQUID BERTH/STREAM DUES/ANCHORAGE	40%
6.	DRY DOCKING CHARGES	100%
B.	CARGO RELATED CHARGES	
(I)	WHARFAGE CHARGES	
1.	COAL & FERTILIZER	40%
2.	FOODGRAIN (BULK)	67%
3.	OIL CAKES & FODDER	67%
4.	SALT	400%
5.	POL PRODUCTS	90%
6.	EDIBLE OIL & NON-HAZARDOUS	67%

	CHEMICALS	
7.	TIMBER	25%
8.	OTHER COMMODITIES	25%
9.	BAGGED SUGAR & FOODGRAINS	NIL
10.	CONTAINERISED CARGO	NIL
(II)	LICENSE FEES (OPEN SPACE)	100%
	(COVERED)	55%
(III)	DEMURRAGE CHARGES	25%
(IV)	CONTAINER STORAGE CHARGES	NIL
(VII)	ON BOARD LABOUR CHARGES	NIL
(VIII)	MISC. CHARGES	25%
II	VADINAR	
1.	PORT DUES	150%
2.	PILOTAGE ETC	109.70%
3.	BERTH HIRE, ANCHORAGE ETC	40%
4.	WHARFAGE- CRUDE OIL	50%

Note: Kandla rates shall be applicable to Tuna port.

(b). The KPT has forwarded draft proposed Scale of rates.

(c). Activity wise Annual Revenue Requirement (ARR) for 2015-16 and revenue after proposed hike is enumerated as below:

(₹ in crores)

SR. NO.	ACTIVITY	ARR FOR 2015-16	REVENUE ESTIMATES AT HIKE PROPOSED	DIFF.
1	CARGO & MISC.INCOME	298.23	235.47	62.76
2	VESSEL RELATED INCOME	485.84	376.89	108.94
3	VADINAR	65.88	235.66	-171.86
	TOTAL	849.95	850.11	-16.46

(iii). The KPT has furnished detailed revenue estimation in Form 3 at the proposed tariff and at the actual traffic exclusively handled by the port during the year 2014-15.

(iv). The annual revenue realization estimated by KPT is ₹850.11 crores, against the Annual Revenue requirement of ₹849.95 crores. The additional revenue realization works out to a marginal amount of ₹16.00 lakhs.

(v). The Performance Standards proposed by KPT in Form-5 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed Performance Standards
(1)	**Cargo Related Services**	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	
	(i) Break Bulk	3755
	(ii) Dry Bulk	13516
	(iii) Containers	3545
	(iv) Liquids	25175
	(v) Overall	15850
(b)	Average Moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	18
(2)	**Vessel Related Services**	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	5.00

(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days)	2.30
(3)	**Any other parameters found relevant by the Port**	---

(vi). The Board in its meeting held on 11 December 2015 has approved the Revision proposal of Scale of Rates as above. The minutes of the Board Meeting will be sent after the approval of the same.

6.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, a few gaps in information were observed. The KPT was therefore, vide our letter dated 2 March 2016 requested to take action on the following points:

(i). As per clause 5.2 of Tariff policy guidelines 2015, the Major Port Trusts shall host the draft SOR along with the proposed Performance Standards in its website and giving the designated email address of Port as well as TAMP for comments of relevant stakeholder / users within 15 days' time. However, the KPT has not furnished any information with respect to hosting of its proposal along with draft SOR and proposed Performance Standards in its website. Confirm hosting of draft SOR along with the proposed Performance standards in its website duly providing the designated email address of Port as well as TAMP for comments of relevant stakeholder / users within 15 days' time and also communicate about the same to all the relevant stakeholder / users as per the list enclosed and also intimate TAMP when action is completed.

(ii). As per clause 5.3 of Tariff policy guidelines 2015, the Major Port Trusts shall submit its replies on the comments received from Port Users to TAMP not later than 15 days from the last date of receipt of comments from the port users. The KPT to submit its replies on the comments received from Port Users to TAMP not later than 15 days from the last date of receipt of comments from the port users.

(iii). As per clauses 2.1. and 2.6. of the Tariff Policy 2015 and clause 2.1 and 2.9 of Working Guidelines, notified by the Authority to operationalize the Tariff Policy 2015, the Computation of Annual Revenue Requirement(ARR) in Form 1 and the Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates in Form 3 has to be certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant. However, Form – 3 Revenue Estimation furnished by KPT is not duly certified by practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant. The KPT to furnish Revenue estimation duly certified by practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant as required in the Tariff Policy 2015.

(iv). Furnish a copy of the Annual Administration Report and Audited Annual Accounts for each of the years 2011-12, 2012-13, 2013-14. Also furnish Audited Accounts for the year 2014-15 along with Administration report.

(v). Furnish copy of the minutes of the Board Meeting approving the subject proposal as agreed by the port.

6.2. The KPT vide its email dated 16 March 2016 and 19 March 2016 has responded as follows:

(i). The KPT has confirmed that it has hosted the proposed Scale of Rates and Performance Standards on its website on 20 February 2016 and communicated the same through email to the concerned stakeholders / users (list furnished).

(ii). Forwarded Form-3 duly certified by the practicing Charted Accountant as required as per Tariff Policy, 2015.

(iii). Furnished copy each of Annual Administration Reports with Audited Annual Accounts for the years 2011-12, 2012-13, 2013-14 and 2014-15.

(iv). Forwarded a copy of the Board Resolution no.130 passed by KPT's Board of Trustees in the 8th Ordinary Meeting held on 11 December 2015 and 12 December 2015 approving the general revision proposal.

6.3. The KPT in its letter dated 19 March 2016 while furnishing copy of the Board Resolution of 8th Ordinary Meeting held on 11 December 2015 and 12 December 2015 approving the proposal for revision of Scale of Rates to TAMP for approval and notification has made the following submissions:

(i). (a). The Board in its meeting held on 12 February 2015, has, after deliberations decided to increase the transit period from 60 days to 90 days which was inadvertently omitted from the proposed SOR as well as comparison of existing and proposed conditionality.

(b). Hence, it is requested to add following conditionality at Sr. No.8 under Chapter III Cargo related charges, para 2.5 License (Storage) fees on General Cargo as follows:

"If any cargo remains uncleared for 90 days under rental terms, the same will be deemed to be on transit terms immediately after expiry of 90 days"

(ii). (a). In addition to the above, since the shift timing has been changed from 1 January 2016, the Board decided that day shift is from 0600 hours to 1400 hours instead of 0800 hours to 1600 hours.

(b). Hence, it is requested to kindly amend the foot note No.2 of para No. 7 i.e. Schedule of charges for Steel Floating Dry dock under the Miscellaneous Service head of Chapter IV as follows:

1. Chapter IV, Miscellaneous Service, Para No.7 i.e. Schedule of charges for Steel Floating Dry dock, Notes No.2.

*"Facilities available at dry dock viz. staging, sea water, toilet-bathrooms, etc. will be provided free of charges only during the vessels stay inside the dry dock subject to availability of the same. The Dry Dock cranes will be charged on hourly basis subject to their availability. For provision of dry dock cranes during the day shift, a hire charge @ ₹2540 per hour or part thereof shall be levied. If used beyond day shift, i.e. after **1400 hours**, then the charges shall be double the day shift charges including Sunday and holidays. The minimum hire period beyond day shift / Sundays and Holidays shall be four hours."*

(c). The port has also requested to amend the note no.2 under Schedule 3 - Schedules for hire charges for Mobile cranes, Forklifts, etc. for Cargo Handling purpose under Chapter IV, Miscellaneous Service as follows:

*"The parties are required to submit requisition for specified shifts / period for cranes and other cargo handling equipment by **1230 hours** on working days for the 3rd shift of the day and 1st and 2nd shift of the following day. The equipment will be provided subject to availability of staff and equipment."*

7.1. It is seen from the KPT email dated 16 March 2016 that the list of users / user association given by the KPT intimating about the general revision proposal hoisted on its website did not include the following users/ user associations:

(i) Containers Shipping Lines Associations (India)

(ii) IFFCO

(iii) Kutch Small Scale Salt Manufactures Associations

(iv) All India Shippers Council

(v) All India Grain Exporters Associations

(vi) Saurashtra Steamship Agents & Suppliers Association.

7.2. Hence, the KPT was requested vide our letter dated 22 March 2016 to immediately intimate these six user / user associations also about the hosting of its proposal for general revision of Scale of Rates in its website duly giving them the designated email id of TAMP and KPT for comments within 15 days.

8. The comments received from the concerned users / user organisations on the subject proposal were forwarded to KPT as feedback information. The KPT vide its letters dated 22 March 2016, 11 April 2016 and 22 April 2016 has furnished its reply.

9.1. The Kandla Port Stevedores Association (KPSA) vide its email dated 06 April 2016 has informed that they did not receive the complete proposal and hence, could not offer comments. The Kandla Port Steamship Agents Association (KPSAA) vide its email dated 06 April 2016 has also requested to send the proposal from the KPT for general revision of its Scale of Rates at the earliest so that they can discuss the same with the trade for the hearing. The KPT was, therefore, vide our letter dated 07 April 2016 requested to share proposal with KPSA, KPSAA and other users / user associations and also intimate us about the same.

9.2. In response KPT vide its email dated 11 April 2016 has stated that as per Para 5.4 of the Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015, circulated by TAMP vide letter No.TAMP/21/2009-WS dated 28.01.2015, the Major Port Trusts shall host the draft SOR along with the proposed Performance standards in its website and giving the designated email address of Port as well as TAMP for comments of relevant stakeholder/users within 15 days' time. This has been adhered to by KPT by hosting the proposed SOR along with Performance Standards on KPT website on 20.02.2016. All the users/user associations have been informed of hosting of proposed SoR on KPT website and offering comments, if any, within 15 days. However, it requested us to review and advise in the matter.

10.1. In the meanwhile M/s.Kandla Stevedores Association Ltd (KSAL) vide its email dated 12 April 2016 has stated that the Association has not received the said proposal of KPT. In the absence of having received any Proposal, KSAL have not studied / analyzed the same and under the circumstances, it would be unable to offer any meaningful comments on the same.

10.2. The KSAL has stated that the KPT has only hosted the proposed Scale of Rates and Performance Standards on its website without any explanatory notes, revenue requirements etc. As per existing practice it expects to receive the detailed proposal of the KPT, which has not been received so far. KSAL has, therefore, requested TAMP to send the entire proposal of KPT for general revision of its Scale of Rates for KSAL to review and analyze the same in detail, enabling KSAL to offer our comments on the same.

10.3. KSAL has also requested that the joint hearing pertaining to this particular subject may be rescheduled and re-fixed after providing sufficient time from receipt of the proposal of KPT from TAMP.

11.1. In view of the above position, the KPT was, vide our letter dated 15 April 2016 once again requested to share complete proposal to KPSA, KPSAA, KSAL and other concerned users / user associations and also intimate us about the same.

11.2. In response, the KPT vide its letter of May 2016 has informed that as requested by KSAL and KPSAA, the details of work in progress and breakup of expenditure considered in General revision of Scale of Rates of Kandla Port Trust has been provided to all the users/ user associations through email and same has been hosted on KPT website too.

12. Based on the preliminary scrutiny of the proposal it was observed that there are certain information gaps / deficiency in the proposal of KPT. The KPT was, therefore, vide our letter dated 18 April 2016 requested to respond to comply with the provisions of Tariff Policy, 2015 by 25 April 2016. This was followed up by reminder dated 09 May 2016. The KPT has subsequent to the joint hearing furnished additional information / clarification vide its letter dated 27 May 2016 which is brought out in subsequent paragraph.

13.1. A joint hearing in this case was held on 20 April 2016 at the KPT premises. The KPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

13.2. As agreed at the joint hearing, the KPT was requested vide our letter dated 26 April 2016 with subsequent reminders dated 09 May 2016 and 10 May 2016 [D.O. letter] to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings:

(i). At the joint hearing, Indian Oil Corporation Ltd. (IOCL) vide its 2 letters i.e. one from pipelines division of Vadinar and another from marketing division of Kandla and Gandhidham Chamber of Commerce and Industry (GCCI) have furnished their written submissions. A copy of each of the written submissions was forwarded to KPT for their comments. The KPT to furnish its comments on the points made by these users / user organisations immediately.

(ii). The other users are requested to furnish their comments to KPT and to us simultaneously latest by 27 April 2016. The KPT to respond to the comments to be given by users / user organisations within 3 days thereafter.

(iii). Additional information / clarification sought by us vide our letter of even number dated 18 April 2016 to be furnished by 25 April 2016 not received. The KPT to furnish its response immediately.

13.3. With reference to the first and second point of action referred above, the KPT has subsequent to our reminder dated 09 May 2016 furnished its comments vide its letters dated 26 May 2016, 27 May 2016 and 01 June 2016.

13.4. As regards to request made by the IOCL and VOTL seeking for a separate meeting giving an opportunity to oil handling agencies at Vadinar, it is dealt with in subsequent paragraph.

13.5. With reference to the third point of action referred above, the KPT has subsequent to our reminder dated 09 May 2016 furnished its reply to additional information / clarification sought by us vide its letter dated 27 May 2016 and email dated 17 June 2016. A summary of additional information / clarification sought by us and reply furnished by KPT thereon is tabulated below:

Sr. No.	Information / clarification sought by us	Reply from KPT
1.	**General:**	
(i).	The KPT was requested vide our letter dated TAMP/18/2016-KPT dated 22 March 2016 to intimate the six users/ user associations that the port has hosted the draft SOR along with the proposed Performance Standards on their website with a request to furnish their comments within 15 days time on the designated email id of KPT and TAMP. However, we have not received any response from KPT in this regard. The KPT to confirm the action taken in this regard and intimate us with a copy of the said communication for our records.	As requested out of 6 users, 5 have been intimated of hosting of the draft SOR on KPT website through email on 06.04.2016 and copy of the same is furnished.
(ii). (a).	The Customs Brokers Association (CBA) (formerly known as Kandla Port Custom House Agents Association) has stated that a PIL No.276/2013 is pending before Hon'ble Gujarat High Court and hence, when the matter is sub-judice revision in SOR sought by KPT is to be examined. The KPT to examine the point raised by the CBA and confirm that there is no restriction on the Authority in considering the proposal of KPT for revision of SOR.	The PIL No.276/2013 has been disposed off by the Hon'ble High Court of Gujarat vide its Oral Order dated 04.12.2015.
(b).	The Kandla Port Dock Stevedores Association (KPDSA) while furnishing the comments has stated that since labour are not used at anchorage, port cannot charge for the same which is the violation of Govt. guidelines, violation of the orders of Hon'ble Supreme court and also violation of the Tribunal award. The KPT to furnish specific comments on the point raised by the KPDSA and also to furnish the gist of the Order of the Hon'ble Supreme Court referred by the KPDSA.	As a matter of fact, the gang, including winch operators, signalman and leader is booked by all the stevedores and their attendance is also acknowledged and reported by the stevedores on shift to shift basis. Based on the daily returns, these cargo handling workers are given piece-rate for their better productivity over and above the datums fixed. Further, it is the stevedores who has to arrange for transportation of the labour on vessels in mid-stream.
(iii).	The approval given by the Board of KPT to the proposal for general revision of Scale of Rates is subject to suitable reduction in the handling rates for major items like Steel, Coal etc., deletion of Schedule of Charges for Private Handling Equipment as well as review of rates of major commodities. The KPT to confirm whether it has given effect to the conditions imposed by its Board in its proposal for general revision of the Scale of Rates filed before the Authority vide its letter dated 22 February 2016 and 19 March 2016.	The issue regarding reduction in rates of steel, coal, etc. has been considered and it is to state that a scheme for Productivity linked incentive is being formulated and will be placed before the competent authority for approval.

(iv).	It may be recalled that in view of the point recorded in the Minutes of the Meeting of the Consultative Committee of the Members of Parliament held on 15 April 2013, Secretary (Shipping) had directed KPT to modify the proposal for increasing the SOR and send afresh proposal to TAMP in consultation with Joint Secretary (Ports). In this context, the KPT had in its general revision proposal dated 2 September 2014 stated that the Traffic Manager and Dy. CAO had discussions with the then Jt. Secretary (Ports) and Director (PD) on the subject matter on 19 February 2014. After detailed deliberations, the KPT was advised that since it is experiencing decline in traffic, cautious approach are to be taken for revising the rates. The KPT letter states that the KPT was also advised to mitigate the impact of rise in cost in Kandla division and to propose a suitable hike in Vadinar operations. While revising, KPT was advised to ensure the revision is within 50% hike. In view of the new Tariff Policy 2015 issued by the MOS, the proposal of KPT dated 2 September 2014 was closed with an advice to file fresh proposal under Tariff Policy, 2015. In the current proposal filed under Tariff Policy 2015, it is seen that the increase proposed in few items is more than 50%. The KPT to examine whether the direction of JS (Ports) to KPT as brought out in the preceding paragraph is to be considered in the current tariff revision proposal. Please clarify. If so, the KPT may consider to make suitable modification in its proposal.	As stated above, as per the advise of Jt. Secretary (Ports and Director (PD), KPT had filed its general revision proposal vide letter dated 02.09.2014, wherein suitable hike was also proposed in Vadinar division and it was ensured that hike in all the activities was within 50%. However, above proposal was returned by TAMP stating that KPT may file a fresh proposal as per "Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015", issued by Ministry vide letter no. 8(1)2014-TAMP dt. 13.01.2015. Accordingly, as per Tariff guidelines 2015, Annual Revenue Requirement has been worked out and rates have been proposed taking into consideration the principle of "what traffic can bear" and present market trends etc.
2.	**Form No.1**	
(i).	Clause 2.2 (iii) of the Tariff Policy, 2015 stipulates that all expenses relating to Estate related activity to be excluded for the computation of ARR. It is, however, seen from Form 1 that the KPT has excluded an amount of ₹640.12 lakhs, ₹862.37 lakhs and ₹1192.08 lakhs towards of Operating Expenses and ₹22.00 lakhs, ₹23.00 lakhs and ₹23.63 lakhs towards depreciation for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 as against actual Operating Expenses for estate activity reported in Annual Accounts at ₹2613.76 lakhs, ₹3267.83 lakhs and ₹3755.32 lakhs and depreciation of ₹274.63 lakhs, ₹283.99 lakhs and ₹326.40 lakhs for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14. The reasons for mismatch in these figures is not explained. The KPT to consider the operating expenses and depreciation of Estate activity as reported in its Audited Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 for exclusion.	The operating expenditure of Estate Activity as per Annual Accounts is also inclusive of expense incurred on maintenance of Gopalpuri and Kandla colony, hence same has been excluded from the Estate activity. The details of expenditure as per annual accounts & expenditure considered in proposal is furnished at Annexure - B.
(ii).	While arriving at the Capital Employed as on 31.03.2014, the KPT has excluded an amount of ₹367.32 lakhs towards the net fixed assets related to Estate activity. It is seen from the Annual Accounts 2013-14, that the net fixed assets related to Land itself is ₹3,470.24 lakhs. The KPT is, therefore, requested to re-examine the net fixed assets of Estate activity considered for exclusion and furnish workings in support therefor.	The Net Fixed Asets of land of ₹3470.24 lacs is inclusive of capital investment made for the development of land inside the cargo jetty area. As the above capital expenditure has been incurred for cargo handling activity of the port and not pertains to estate activity, and same has been excluded for arriving at the Capital employed on 31.03.2014. The details of Net Fixed Assets of land as per Annual Accounts and as considered in proposal is furnished as Annexure – C.
3.	**Form - 3**	
(i). (b)	As per Clause 2.5. of the Tariff Policy 2015, for drawing the SOR, the traffic to be considered should be the overall traffic	The traffic figures have been reconciled and updated in the revenue estimation sheet i.e.

	exclusively of the port in the year 2014-15. The actual traffic handled by the KPT as recorded in the Administration report of 2014-15 is 92.50 Million Metric Tonnes (MMT). However, as per Annexure A of Form 3, the total cargo traffic considered by KPT for revenue estimation of wharfage charge is only 65.82 MMT. The KPT to reconcile the mismatch in the cargo traffic considered in the revenue estimation vis-à-vis the actual cargo traffic reported for the year 2014-15. The KPT to confirm that the revenue estimates from cargo handling service is the actual cargo handled exclusively by the KPT in the year 2014-15.	FORM-3. Further, it is to confirm that the revenue estimates from cargo handling service is the actual cargo handled exclusively by the KPT in the year 2014-15 and PPP traffic has been excluded for the same.
(b).	The KPT has considered total GRT of vessels at 3,51,24,298 (GRT of Foreign vessels – 3,29,98,866 and GRT of Coastal vessels – 21,25,432) for estimation of revenue from vessel related services. Please confirm that the total GRT of vessel considered in this Form matches with the actual total GRT of the vessel handled by the port in the year 2014-15. Also, confirm that the GRT considered for estimating the vessel related income includes vessels handled for the BOT operators (other than vessels handled for AKBTPL for which separate marine related tariff has been approved as explained in the subsequent point).	It is to confirm that total GRT of the vessels handled by the port in the year 2014-15 has been considered in Form 3 for estimating vessel related income, except for Berth hire income wherein GRT of the PPP vessels handled during the year has been excluded. It is to further confirm that GRT of the vessels handled for AKBTPL has not been considered for estimating vessel related income in view of separate tariff approved for the same.
(ii).	The Authority vide Order No.TAMP/42/2014-KPT dated 15 January 2016 has approved the port dues and pilotage fee for marine services provided by the KPT at Dry Bulk Terminal commissioned by the Adani Kandla Bulk Terminal Private Limited (AKBTPL) at Tuna/Tekra at KPT based on the proposal filed by the KPT. The validity of the rates approved in the said Order is made co-terminus with the validity of the scale of rates to be revised by this Authority so that this tariff can be reviewed in future alongwith the next general revision of the SOR of the KPT. The treatment given by the port in respect of expenses incurred for marine related services provided by the KPT to AKBTPL by outsourcing the marine services in the general revision proposal is not clear, which may please explained. The KPT to confirm and show that the actual marine related expenses incurred by the port for providing the services to AKBTPL at Tuna/Tekra by outsourced services are excluded from the ARR as marine related tariff for AKBTPL are approved separately and are not included by the KPT in the revenue estimates.	It is to clarify and confirm that expenses incurred for marine related services provided by the KPT to AKBTPL by outsourcing the same, has not been included in the present proposal. Moreover, operation of Dry bulk Terminal at Tuna tekra has been commenced from 10.02.2015 and hiring of marine services has been commenced from Jan,2015, and for working of Annual revenue requirement, average expenses of 2011-12, 2012-12 and 2013-14 has been considered and therefore same is not inclusive of expenditure incurred on providing Marine related services for AKBTPL.
(iii).	It is seen from the workings that while estimating vessel related income at proposed tariff, the KPT has considered the foreign exchange rate of 1US $ = ₹ 60.73 stating that it is based on the average foreign exchange rate for the year 2014-15. The prevailing foreign exchange rate is 1US $ = ₹ 66.39. The KPT to consider the prevailing foreign exchange rate while estimating the revenue from the foreign going vessels and coastal vessels after applying applicable concession of 40%. In this context, it is to state that in the recently concluded general revision proposal of NMPT, the port had considered exchange rate of 1US $ = ₹66 for estimating revenue from vessel related charges.	Proposal has been modified considering the prevailing exchange rate of 1US $ = ₹66.00.
(iv).	As per Clause 2.9. of the Working Guidelines, Major Port Trusts have to furnish a detailed working of income estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for the actual traffic reported for the year 2014-15 and establish itself that the sum of the revenue so determined from all the tariff items in the SOR is within the ceiling of the indexed ARR determined. On perusing Form-3, a few discrepancies are observed in the revenue	

	estimation by the KPT, which are briefly highlighted below:	
(a).	For estimating all vessel related charges, the port has not considered the proposed rate for coastal vessel indicated in column no. 5 of Form – 3. The KPT to examine and reassess the revenue estimates.	Vessel related charges have now been modified considering the proposed rate for coastal vessels indicated in column No. 5 of Form-3.
(b).	As regards pilotage fee, the unit rate for the Second Slab i.e., 30,001 – 60,000 GRT considered by KPT for revenue estimation is not with reference to proposed rates for foreign going vessels and coastal vessels. The KPT to examine and reassess the revenue estimates.	Second slab of Pilotage fee has been modified considering the proposed rates for foreign going and coastal vessels.
(c).	For estimating berth hire, it is seen that the KPT has applied a factor of 0.5. The reasons for applying 0.5 factor in revenue estimation of berth hire is not explained. Please explain and reassess the revenue if KPT notices error, if any.	For estimating berth hire income 4 berths have been considered as crane berths and 6 berths as Non-crane berths. Further 50% discount has been considered for non-crane berth. Hence same is in order.
(d).	For estimating revenue from a few items like mooring charges, anchorage charges, etc., the KPT has estimated the revenue considering the actual income earned in 2014-15 with the increase proposed for foreign going vessels. The approach adopted by KPT does not capture the impact of the increase proposed for coastal vessels which is higher than the increase proposed for foreign going vessels. The KPT to examine and reassess the revenue estimates.	In view of Ministry's direction, to keep the coastal rates calculation as above in abeyance, corresponding hike in coastal rates has been made as per hike proposed in foreign rates.
(e).	For estimating wharfage income from crude oil at Vadinar, the KPT has not indicated the traffic handled in the year 2014-15. The revenue is estimated by the KPT by increasing the actual wharfage revenue from crude oil for the year 2014-15 with the proposed increase of 50%. The KPT to indicate the crude oil traffic figures considered for the revenue estimation and confirm that the estimates are arithmetically correct.	Crude oil traffic handled at OOT Vadinar now indicated in revenue estimation and accordingly revenue estimates have been modified.
(f).	In Form 3, the KPT has estimated revenue at the proposed tariff from Cargo handling & Misc. activity at ₹ 25175.92 lakhs i.e., ₹ 23704.18 lakhs from foreign cargo and ₹ 1471.74 lakhs from Coastal Cargo. However, from the said estimated income the KPT has shown deduction of ₹ 6552.98 lakhs and ₹ 108.08 lakhs from foreign & coastal cargo respectively relating to CHD and then added actual revenue from CHD of ₹4528.70 lakhs and ₹503.19 lakhs from foreign and coastal cargo respectively and finally considered the revised income from Cargo handling & Misc. at ₹ 23546.75 lakhs at the proposed tariff. The reasons for such adjustments made by the KPT needs to be explained along with workings for the figures adjusted by the KPT.	No hike has been proposed in On board labour charges. Hence, this adjustment has been made in CHD income, considering the actual revenue income for the year 2014-15 as per Accounts, as there were many instances where refunds had to be processed, as actual revenue per gang was more than the average revenue requirement per gang on account of increased productivity. Hence actual income of 2014-15 has been considered in ARR.
(g).	(i). It is seen that Form – 3 does not include revenue estimate for many of the tariff items / new tariff items proposed in the SOR. For example, Chapter – II Schedule No.3.1.B Item Nos.1 to 4, Chapter – III Schedule No.2.6.(a), Chapter – II Schedule No.2.2 Item Nos.2 to 8 and Chapter – II Schedule No.3.3 Item Nos.1 to 3, etc.	Schedule 3.1 B under Chapter II has been deleted now. As regards to Schedule 2.6 (A) under Chapter – III, Revenue estimation for proposed service is insignificant, hence same not considered in Form 3. Similarly as regards to Schedule 2.2 item no. 2 to 8 under Chapter 3, revenue estimation for all the items at sr. no. 1 to 8 has been shown against item no. 1.
	(ii). This apart, for many of the tariff items proposed in the draft Scale of Rates, the revenue in Form 3 is not indicated.	Except Miscellaneous Petty items, wherein it is difficult to quantify revenue estimates, all the tariff items as proposed in draft Scale of rates has been considered in revenue estimation in Form 3.
	(iii). The KPT has not captured revenue estimates for modification / insertion of new conditions proposed by the port.	Most of the conditions modified/inserted are for smooth operational requirement and to achieve

		better performance. However, it is difficult to quantify each of the revenue estimates for modification/insertion of new conditions proposed by KPT.
	(iv). It is relevant here to state that the revenue estimated by KPT in Form-3 (which does not cover revenue from the above few items) is ₹ 850.11 crores as against estimated ARR of ₹849.95 crores/annum. The revenue likely to accrue to KPT from the tariff items not covered by KPT in the revenue estimation in Form – 3 will thus be over and above the estimated ARR of ₹ 849.95 crores which is a ceiling ARR. The KPT to capture the revenue estimates from the tariff items not included by it and effect appropriate reduction in the relevant tariff items or alternatively leave some revenue of the estimated ARR uncovered so that the total revenue likely to be collected from all tariff items does not cross the ceiling ARR to meet the said stipulation in the Tariff Policy 2015.	The Annual Revenue requirement has been revised to ₹ 841.81 crores and Revenue estimation has been pitched at ₹ 838.97 crores.
5.	**Past Period Surplus:**	
	As per clause 4.1 of the Tariff Policy, 2015, (a), additional surplus assessed by TAMP in earlier tariff Orders which remain unadjusted has to be transferred by Major Port Trusts to any fund as desired by the Port Trust. (b). Additional surplus, if any, accruing to the Major Port Trusts during the period of application of existing Scale of Rates till the effective date of implementation of the new Scale of Rates fixed under this policy should be assessed and transferred to the General Reserve and use the funds for the purpose of development, creation and/ or modernization of the port infrastructure facilities. For this purpose, the KPT to assess the additional surplus for (b) above, if any, as required under clause 4.1 of the said Tariff Policy and furnish the same for information.	As per statement placed as Annexure - D, showing, details of operating surplus for each of the years from 2011-12 to 2015-16, it is observed that there is deficit in each of the 5 years except 2015-16, where there is marginal surplus of ₹ 10.89 crores, which is offset by deficit of ₹ 318.79 crores for the balance 4 years.
6.	**Scale of Rates:**	
(i).	It is relevant to state here that the MOS vide its letter No.8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015 issued a direction to the Authority to partially modify the coastal concession policy issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) in January 2005. As per the said direction of the MOS, vessel related charges for coastal vessel should take into account the exchange rate fluctuation of the Indian Rupee vs the US$ so that vessel related charges for all coastal vessels do not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Also, as regards container related charges denominated in US$ for foreign containers, the tariff for coastal container shall not exceed 60% of the corresponding charges applicable for other foreign containers and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Based on the direction of the MOS for immediate prescription of rates for coastal vessel and coastal container, the Authority has passed an Order No. TAMP/4/2004-Genl dated 5 October 2015 and communicated to all the Major Port Trusts including KPT. As per the said Order the following note is to be prescribed in place of vessel related charges for coastal vessel: *"Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation."* The proposed SOR does not incorporate the said note. The KPT to incorporate the note approved in the said Order in place of the	The above has not been incorporated in proposed SoR, instead similar hike has been given in coastal rates as given in foreign rates in view of recent MOS direction based on which TAMP has passed an Order dated 26 May 2016.

<table>
<tr><td></td><td>rates proposed for coastal vessels and container related charges whose foreign counterpart is prescribed in dollar denomination. An example is given below highlighting the modifications required to be done by strikethrough/bold:
SCHEDULE OF PORT DUES
<table>
<tr><th colspan="4">Rate per GRT</th><th rowspan="3">Frequency of payment in respect of the same vessel</th></tr>
<tr><th colspan="2">Kandla</th><th colspan="2">Vadinar</th></tr>
<tr><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign-going vessel (in US $)</th><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign-going vessel (in US $)</th></tr>
<tr><td><s>15.50</s> Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation</td><td>0.4255</td><td><s>4.0655</s> Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation</td><td>0.1645</td><td>The due is payable on each entry into the port</td></tr>
</table></td><td></td></tr>
<tr><td>(ii).</td><td>The Authority has passed the following common adoption order for all Major Port Trusts. The Major Port Trusts including KPT were requested to include suitable notes in the SOR vide our letters brought out at Sl. No. (a) and (e) :</td><td></td></tr>
<tr><td>(a).</td><td>Order No.TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 relating to the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port</td><td rowspan="5">Provisions stipulated in the above common adoption orders/letters have been incorporated in proposed SOR as detailed below:

(a) Chapter I, 1.1(i)
(b) Chapter I 1.2(i) A, B & C
(c) Chapter – I 1.2 (xv)
(d) Chapter – III, 1. Schedule of wharfage charges, Notes (13)
(e) Chapter – III, Schedule of wharfage charges, Notes (14).

Further as regards to (a) above, a circular has been issued regarding Guidelines on priority berthing of coastal vessels vide TF/SH/Coastal/1210 dt. 20.102014, copy of the same is furnished.</td></tr>
<tr><td>(b).</td><td>Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC) and Criteria for levy of Vessel Related Charges and Concessional Coastal rate.</td></tr>
<tr><td>(c).</td><td>Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No. PD/14033/101/ 2015-PD.V dated 3 February 2016</td></tr>
<tr><td>(d).</td><td>Letter No.TAMP/35/2013-Misc. dated 7 August 2014 directing all Major Port Trusts to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in the mind of users on the application of the prescribed rates.</td></tr>
<tr><td>(e).</td><td>Letter No. PD-25021/7/2015-PD.1. dated 16 April 2015 of MOS directing to all Major Port Trusts to follow the TAMP letter No.TAMP/53/2002-Misc dated 25 March 2015 regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the Import General Manifest (IGM) or Export General Manifest (EGM).</td></tr>
</table>

	It is, however, seen that the port has not included the provisions stipulated in the above common adoption order/ letters in the proposed SOR. The KPT to incorporate the same in the SOR and to consider the impact, if any, in the revenue estimates.	
(iii).	The KPT has proposed to increase the wharfage charges for Salt by 400% as against the increase in wharfage proposed in other cargos items in the range of 40% to 67%. The KPT to justify steep hike of 400% proposed in wharfage charges of Salt at Kandla division and 500% increase proposed in wharfage charges of Salt at Tuna port.	The present wharfage charges for salt is only Rs.3/- per MT and the same has been proposed to be increased to Rs.15/- per MT. The minimum direct cost incurred by the Port Trust was proposed for all the commodities where the present charges were below that rate.
(iv).	The KPT in its letter dated 19 March 2016 while furnishing copy of the Board Resolution has requested the Authority to include the following modifications in the proposed draft Scale of Rates:	
(a).	Sr. No.8 under Chapter III Cargo related charges, para 2.5 License (Storage) fees on General Cargo to be replaced as follows: *"If any cargo remains uncleared for 90 days under rental terms, the same will be deemed to be on transit terms immediately after expiry of 90 days"*	It has been observed that the cargoes are overstaying in the port area leaving no space for fresh cargo to land. As such, in order to restrict the stay of the cargo inside the port, 90 days limit has been prescribed which, in fact, is more than the period of two months provided under MPT Act, 1963.
(b).	Chapter IV, Miscellaneous Service, Schedule 7 - Schedule of charges for Steel Floating Dry dock, Note No.2 to be replaced as follows: *"Facilities available at dry dock viz. staging, sea water, toilet-bathrooms, etc. will be provided free of charges only during the vessels stay inside the dry dock subject to availability of the same. The Dry Dock cranes will be charged on hourly basis subject to their availability. For provision of dry dock cranes during the day shift, a hire charge @ ₹2540 per hour or part thereof shall be levied. If used beyond day shift, i.e. after **1400 hours**, then the charges shall be double the day shift charges including Sunday and holidays. The minimum hire period beyond day shift / Sundays and Holidays shall be four hours."*	It is to state that above amendments have been proposed to incorporate the change in shift timings of KPT and there is no revenue impact on account of these amendments.
(c).	Note no.2 under Schedule - 3 under Chapter IV, Miscellaneous Service, Schedule - 3 - Schedules for hire charges for Mobile cranes, Forklifts, etc. for Cargo Handling purpose to be replaced as follows: *"The parties are required to submit requisition for specified shifts / period for cranes and other cargo handling equipment by **1230 hours** on working days for the 3rd shift of the day and 1st and 2nd shift of the following day. The equipment will be provided subject to availability of staff and equipment."*	
	In this regard, the KPT to confirm that the above proposed amendments are hoisted in its website and also confirm that the KPT has intimated about the same to all the users/ user associations as per list communicated by us earlier. The KPT to capture revenue impact, if any, on account of the proposed amendments in Form 3.	
(v).	**Schedule 2.6 (a). Charges for Parking of Cargo Handling Equipment like HMC's Cranes, Grabs, Forklifts, Payloaders, Trailors, Loose Gear, HMC's Cranes Grans, Cranes etc. under Chapter III**: The KPT has proposed a new tariff item in this schedule at ₹ 81 per sq. mtr. per month for covered area and ₹32.40 per sq. mtr. per month for open area. The basis and reasons for proposing a new tariff item may be explained. Clause 5.7.1. of the Working Guidelines prescribes the various methods that can be adopted by	The various equipments deployed by the shore handling and stevedores are parked in the Port area for which a minimum licence fee is proposed to be recovered. In fact, Port had proposed monthly charges towards parking, which the Board had turned down. As such, there is no other charge which is paid to the Port for deploying the equipments.

<table>
<tr><td></td><td>the port while proposing tariff for a new cargo/ service. Please clarify which option has been adopted by the KPT from the methods stipulated in the said clause. Also, capture the revenue impact which may arise on account of this new tariff item in Form 3.</td><td>It is a fact that these charges are much more than the charges for storage of cargo, as the cargo is even allotted free storage, which cannot be compared with the licence fee collected for the equipments.

Revenue estimation is very insignificant, hence same has not been captured in Form – 3.</td></tr>
<tr><td>(vi).</td><td>Clause 2.12. of the revised Working Guidelines issued by TAMP stipulates that if new condition is introduced or if existing condition is modified due to operational reason or contingency, the port may prescribe such modification with reasons therefor and capture the financial / revenue impact in the ARR. KPT has, however, neither furnished any reasons for the modifications proposed nor captured its impact in the revenue estimation. The KPT to furnish reasons for the modifications/ insertions / deletions in the proposed SOR in light of the observation made in the remarks column given below:
(a). New conditions proposed:
<table>
<tr><th>Schedule & Note No.</th><th>Remarks</th></tr>
<tr><td colspan="2">Chapter – I</td></tr>
<tr><td>1.2. (xiii).</td><td>The reasons for the proposed new note may be explained.</td></tr>
<tr><td>1.2.(xiv).</td><td>(a) The proposed note states that Kandla rates shall be applicable to Tuna Port. In this context, it is to state that the existing SOR prescribes a separate schedule of rates for Tuna port at Chapter V. The reasons for proposing the rates applicable for Kandla port to Tuna port may be explained with justification.

(b) The impact of the proposed note will lead to steep hike for Tuna port in the range of 380% to 845% in vessel related charges, 50% to 500% in cargo related charges as against 25% increase proposed in port dues, 100% increase proposed in berth hire and around 25% to 90% increase proposed in wharfage charges except salt for which 400% increase is proposed for Kandla division. The reasons for seeking such steep hike for Tuna port may be justified. Also, confirm that the services, infrastructure, equipment and facilities provided at Tuna are comparable to those rendered at Kandla division in view of its proposal to have the same rates.

(c). The KPT to establish and exhibit that the revenue impact of the proposed increase for Tuna port is captured in Form 3 by distinctly indicating the traffic of Tuna port.</td></tr>
</table></td><td>
<table>
<tr><th>Remarks</th></tr>
<tr><td>So far as Crafts are concerned, the rates are for per hour upto 2000 BHP. However, for Crafts having capacity of above 2000 BHP, the minimum charges is for 3 hours.</td></tr>
<tr><td>(a). Services provided at Tuna port are at par with Kandla. Tuna port has been provided with all the infrastructural facilities like road and rail connectivity, etc.

(b) It is to confirm that the services, infrastructure, equipment and facilities provided at Tuna are comparable to those rendered at Kandla division.

It is to confirm that the revenue impact of the proposed increase for Tuna port is captured in Form-3 and traffic indicated is inclusive traffic of Tuna port.</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

Chapter – II			
2.2.(4).	(a). The reasons for introduction of the proposed note may be explained. The existing tariff levied for shifting of vessel at Off shore Oil Terminal, Vadinar from Essar Jetty to Essar Jetty to be indicated. (b). The additional revenue on account of the proposed note to be captured in the Form 3		The proposed note has been introduced to discourage such type of shiftings and to act as a deterrent for vessels opting for such shiftings and hence no revenue impact envisaged.
2.2.(7).	(a). Explain the reasons for introduction of the proposed note. The existing tariff levied towards shifting of vessel to Vadinar road outer anchorage at Offshore Oil Terminal Vadinar to be explained. (b). The additional revenue on account of the proposed note to be captured in the Form 3		Same comments as offered for para 2.2(4) above.
2.2.(19) to (22)	The port has proposed new notes 19 to 22. The reasons for introduction of the proposed note to be explained for each of the notes. The revenue impact on account of the proposed notes to be captured in the Form 3.		This point is proposed to be incorporated because, at times, the Master of the vessel refuses to sign the Pilot Certificate in case of pilot detention on board. Hence to bring more clarity in the matter, proposed conditionality has been incorporated in proposed SOR. All vessels calling at this Port are liable to pay for any additional services rendered by the Port such as usage of addl. Tugs, Damage to Port property etc. Hence, the actual services rendered to the vessels will be chargeable. It has been observed many times in the past that the vessel being shifted some times develop some engine problem or due to some grounding etc. of the vessel being shifted. As a result additional services are required for the vessel being shifted. In such cases, as per the existing clauses, the incoming vessel has to bear the cost of all such resultant charges on account of the deficiency of the vessel being shifted, for no fault of the incoming vessel. In order to prevent such types of unreasonable charges to the incoming vessel, this clause is required to be incorporated. Any extra services rendered by the Port, such as, additional Tugs provided as per the request of the Master of the vessel is chargeable in addition to the Pilotage charges. Revenue impact of introducing all the above new conditions has been captured in income for Misc. Pilotage services.

3.1.(B)(8)	The port has proposed a new note that the Vessel berthed at a shore crane berth and not allowed to use the shore cranes by the port due to commodity restrictions, such vessels will be charged berth hire at the rate of a non shore crane berth. The reasons for introduction of the proposed note may be explained. The revenue impact on account of the proposed note to be captured in the Form 3		There has been constant demand from Port Users that even though Port is not allowing them to use wharf cranes and charging crane berth charges. As such, the above conditions have been proposed if Port is not providing cranes. However, there will hardly be any financial implication as Port will ensure that where cranes are supplied, vessels will be berthed in crane berths.
3.1.(B)(9)	(a). The port has proposed a new note that the if any shifting of a vessel from Berth is ordered by the port but due to vessels fault is not able to shift will be charged US $ 4000 per day or part thereof, unless the shifting order is cancelled by the port and for mooring, 50% of said amount shall be chargeable. The reasons for introduction of the proposed note may be explained. (b). Explain the basis for proposing US$ 4000 per day. Indicate the existing tariff leviable for such shifting of vessel and also the impact of increase in the tariff (in terms of percentage) at the proposed rate. (c). The revenue impact needs to be captured in the Form 3		It has been observed that whenever vessels are required to be shifted for Port convenience, some of the vessels are reluctant to accept the request of the Port for such shifting in their interest. However, Port loses revenue in case the said vessel is not shifted at Port convenience. For e.g., a lower draft vessel at deep draft berth is required to be shifted to shallow draft berth at Port convenience, so as to accommodate deep draft vessel at her place. In case, the vessel is not ready to shift, it would result in one shallow berth remaining vacant and one deep-draft vessel waiting for berth. In fact, the above clause is to discourage the vessels in honouring the requirements of the Port and the penalty of US $ 4000 per day is proposed as a deterrent for declining to shift. However, there is also a revenue loss to the Port for one berth remaining idle. The Port does not expect any revenue impact on the above.
3.1.(B)(10)	(a). The port has proposed a new note that the GRT rate applicable for vessels will be applicable to barges also. The existing unit of levy for barges may be indicated along with % increase over the existing tariff. (b). If the unit of levy is proposed to be changed from "per hour basis" to "per GRT/hour basis", the port may ensure that corresponding adjustment is done in the unit rate while arriving at the proposed tariff. The KPT may examine in the light of the above observation and furnish the workings for arriving at the proposed rate.		The existing unit of levy of barges per GRT per 1 hour or part thereof is ₹ 0.0292 (subject to a minimum of `83.4152) and US $0.0012 (subject to a minimum of US $ 3.3744) for coastal and foreign vessel respectively. Hence as such there is no change in unit of levy of berth hire charges for barges. Further, in working of berth hire income, based on GRT of the vessels, it is to state that same is inclusive of GRT of barges too. Also, one of the user i.e. M/s.Rishi Shipping vide its letter dt. 17.12.2015 has agreed to the same. Further service at Para 3.1(B) Schedule of Berth hire charges for sailing vessels, launches, tugs, small crafts, barges etc. at Kandla division has been deleted from proposed SOR now.
Chapter – III			
2.5 (8)	The port has vide its letter 19 March 2016 proposed a new note that if any cargo remains uncleared for 90 days under rental terms, the same will be deemed to be on transit terms immediately after expiry of 90 days. The reasons for introduction of the proposed note		As per the MPT Act, for the cargo remaining in the Port for more than 60 days, the Port may auction the cargo. At the same time, in the Customs Act, the cargo has to be auctioned if it remains for more than 30 days.

	may be explained. (b). The revenue impact on account of the proposed note to be captured in the Form 3.	As a matter of fact, there is sufficient land available for storage of cargo inside the Port. As such, till date, the cargo was allowed to be stored in the Port even for more than 90 days. As the EXIM dry cargo is increasing at this Port and keeping in view the available storage space, the rebate of 90 days as against 60 and 30 days in the MPT and Customs Act has been proposed, so that cargo is cleared in a reasonable time and the cargo area can serve the other cargoes. With the above deterrent, no additional revenue would be generated.
Chapter- IV		
7 (16)	The port has proposed a new note no. 16 under dry docking charges stating that the agencies/ users who need extension of docking period shall have to submit an application before 48 hrs. of the scheduled completion period and extra charges (slab wise) are proposed to be levied for the extended period. The reasons and basis for introduction of the proposed note may be explained. Also, capture the revenue impact on account of the proposed note in Form 3.	The condition of penalty towards overstay of crafts on dry dock beyond the allowed days is proposed to discourage the user for idling their crafts on dry dock. This will also compel them to properly plan the requirement of dry dock for carrying out repair and maintenance of their crafts and will help KPT in accommodating more private vessels for dry dock. In past there are incidences where the crafts used to remain idle on dry dock for one or another reason. However when the penalty for overstay will be introduced, it will discipline the user and the cases of overstay of crafts on dry dock beyond approved period may be reduced by atleast 50%. As regards to revenue impact for imposing proposed penalty, same cannot be quantified separately, hence not considered in Form 3, as this will discourage the user for idling their crafts at dry dock.

(b). **Modifications / deletions proposed to the existing conditionalities:**

Clause in the existing SOR	**Clause in the proposed SOR**	**Remarks**	**Remarks**
Chapter - II			
2.2.(2)	2.2.(2)	The existing note 2 under Schedule 2.1 & 2.2 stipulates that Pilotage-cum-towage fees shall include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting of vessels for 'Port convenience'. This is in line with the clause 10.4 of the Working guidelines issued by the Authority to operationalise the Tariff Policy	The existing Pilotage fees consist of one inward and one outward movement. Bifurcation of inward/outward pilotage charges will help in levying the correct pilotage charges during conversion of vessels from foreign run to coastal run etc. Overall, the charges of Pilotage will remain the same, but bifurcation will facilitate the levy of charges in the above mentioned circumstances.

			2015. The KPT has now proposed to modify the existing note stating that the Pilotage charges should be bifurcated separately for inward/outward at 50% of prescribed rate is not in line with the provisions stipulated in the working guidelines which is uniformly prescribed in the SOR of the all the Major Ports. The KPT to consider retaining the existing note.		
	2.2.(3)	2.2.(3)	Reasons for modifying shifting charges from existing 25% to 50% of pilotage fees for shifting of vessels within the harbour may be explained. Also, capture the revenue impact on account of the proposed note in Form 3.		The ambiguity in this clause will be cleared if the clause is clearly specified as "Shifting within the harbor at the request of the vessel shall be charged at 50% of one side Pilotage". Hence, there is no increase in shifting charges as compared to the existing SOR and it will be the same i.e. 25% of the entire Pilotage fee
	2.2 (13)	2.2.(16)	The port in place of existing note 13 has proposed a modified note no.16 which states that the Agent will file the inward / outward / shifting pilot memo with a notice of 4 hours. Amendment of the pilot memo within three hours is allowed if the changes are made for the same tide. However, if changes required for next tide, cancellation memo would be required to be filed with a notice of 3 hours. The reasons for the modifications in the existing note may be explained. Moreover, it appears to be a note relating to procedural / administrative matter and not tariff related and hence, the reasons for incorporating in the SOR may be justified.		This clause is essential as the Agents make changes even at the last minute. Re-planning and re-posting of the movement not only takes considerable time but the movements of all the subsequent vessels are affected due to the last minute changes of one vessel. Further, in the case of postponement / pre-ponement of a movement of one vessel fresh pilot has to be posted for which the pilot has to be called at short notice and vehicle has to be deployed for this purpose. All these activities take considerable time and hence the time limit of 3 hours for cancelling the pilot memo is ideal.
	3.1.(B)(2)	3.1.(B)(2)	The KPT to confirm that the impact of reduction proposed in berth hire charges from 80% to 50% for non crane berths is captured in the revenue estimates.		It is to confirm that impact of reduction in proposed berth hire charges from 80% to 50% for non-crane berths has been captured in revenue estimates.
	3.1.(B)(6)	3.1.(B) (6)(i) & (ii)	The existing note at 3.1. (B) (6) prescribes 5 times the berth hire charges if the vessel do not call for the pilot for sailing within four hours of completion of discharge. As against that the KPT has proposed US$ 150 per hour or part thereof and after expiry of every 48 hours, the KPT proposes levy of one full additional pilotage and port dues		The existing charges of five-times berth hire charges are applicable if the vessel do not call for Pilot within four hours of completion of discharge. It has been observed that, at times, these five-times berth hire charges are affordable for the vessel to overstay at berth, whereas Port has to sustain losses and also it leads to increase in pre-berthing delay for the vessels waiting for berth. As such, the proposed charge of US $ 150 per ton per hour is to act as a

			in addition to the normal berth hire charges as opportunity loss. A Similar note is proposed at 3.1. (B)(6) (ii) for vessel at mooring, In this regard, the following points may be clarified: (a) Explain the reasons for modification in the existing note. (b). Furnish the basis for arriving US $ 150 per hour or part thereof and US $ 50 per hour or part thereof. (c). Furnish the impact of the proposed note for a vessel of 30000 GRT along with the workings. (d). The revenue impact on account of the proposed notes to be captured in the Form 3	deterrent for vessels overstaying at berth and facilitate availability of berth for vessels waiting to berth. There is no impact envisaged, because the penalty proposed is a deterrent for vessels overstaying at berth and it is presumed that the vessels would not overstay at berth.
		Chapter – IV		
		(7) (10)	(7) (10)	The KPT to furnish reasons for the increase in the charges for cancellation of requisition of docking/undocking operations from existing 50% to 100%. Revenue impact in this regard to be captured.	It is stated that as per Clause No. 10 of item No 7 i.e. Schedule charges for Steel Floating Dry Dock in Chapter – IV of SOR 2011, the cancellation of requisition of docking/undocking operation is already mentioned as 100% since 24th March' 2011, hence there is no change in existing conditionality.
		General note to Schedule 3.1-3.5, Note (6) (ii)	-	The existing notes (6) (i), (ii) and (iii) under schedule 3.1 to 3.5 is in line with the Clause 10.6.1 to 10.6.3 of Working Guidelines and also prevalent in the Tariff Guidelines of 2005. The deletion of one of the notes i.e., note no. ii is not in line with the Clause 10.6.1 to 10.6.3 of Working Guidelines. The KPT to reinstate the existing note in the proposed SOR.	This item has been re-instated as per TAMP's request.
(vii).	As stated earlier, the Authority vide Order No.TAMP/42/2014-KPT dated 15 January 2016 has approved the port dues and pilotage fee for marine services provided by the KPT at AKBTPL at Tuna / Tekra at KPT based on the proposal filed by the KPT. The validity of the rates approved in the said Order is made co-terminus with the validity of the scale of rates to be approved in the current exercise. The draft SOR proposed by the KPT, however, does not include the tariff for marine service approved in the said Order. Though the impact of the marine services for which a separate tariff is approved recently need not be captured in the revenue estimates in Form 3 as rightly done be the KPT, the KPT may consider to incorporate the rates approved in the said Order in the proposed SOR so that the tariff is available in the schedule at one place.			Rates for Marine Services provided by KPT for AKBTPL at Tuna / Tekra has now been incorporated in the proposed SOR under Chapter V.

(viii).	**Section 3. Charges for Composite rate for on board Labour of Cargo Handling Division (CHD)** The rate for Cargo Handling division was last approved by the Authority vide Order No TAMP/41/2012-KPT dated 13 August 2013. During the proceeding relating to the said Order, the KPT had furnished cost statement for CHD based on separate accounts maintained by KPT for CHD. The KPT has not furnished any separate workings in the current proposal for CHD though the proposed SOR and the revenue estimates in Form 3 includes revenue from CHD maintaining the status quo in the existing CHD Levy. In this regard, the port is to clarify the following points:	
(a).	Confirm the figures reported in the Annual Accounts of the KPT for the years 2011-12 to 2013-14 is inclusive of the CHD.	It is to confirm that figures reported in Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 is inclusive of the CHD.
(b)	Clarify whether the ARR considered by the KPT includes the ARR for the CHD also.	It is to confirm that ARR considered is inclusive of ARR for CHD also.
(c).	In case the Accounts of the CHD continues to be maintained separately and is not covered in the Annual Accounts of the KPT and the ARR furnished by the port does not include ARR for CHD, the port may furnish separate working for CHD under the Tariff Policy 2015 in the prescribed format.	No comments, in view of reply furnished for para (a) and (b) above.
(ix).	The Authority vide Order No.TAMP/41/2012-KPT dated 13 August 2013 while approving the per tonne rate for deployment of Labour from Cargo Handling Division (CHD) had also approved a note which was subsequently amended vide Order dated 4 September 2015 at the request of KPT. The amended note is as follows: *"The revenue for actual quantity handled by a stevedore is to be divided by the actual numbers of gangs supplied to arrive at the per gang cost and compare the same with the revenue requirement per gang. If the actual revenue per gang is more than the maximum average revenue requirement per gang i.e. ₹25,578/- for handling foreign cargo or ₹15,347/- for handling coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and ₹24,555/- per gang for both foreign and coastal cargo from thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets, the surplus will be refunded to the stevedore while in case of shortfall the same shall be recovered from the stevedore."* The said note was proposed by KPT citing that it will take care of the requirement of having productivity linked tariff. It is, however, seen that Schedule 3 under Chapter III relating to composite rate for CHD does not incorporate the above mentioned existing note. The reasons for deleting the existing note may be explained and justified. In para 10 (xx) of the Order dated 13 August 2013, the KPT was advised to file a well analysed proposal taking into consideration the various factors mentioned in the said para of the Order and propose productivity linked rates to act as an incentive to the stevedores to achieve better productivity and reduce the overall cost of operation at the time of next revision of rates for CHD. The KPT to adhere to the suggestion of the Authority while proposing the rates for CHD.	As far as composite rate for onboard labour is concerned, in the earlier proposal, Board intended to recover the actual cost for deployment of labour. As such, after completion of vessel, the actual gangs utilized were taken into account. As a matter of fact, the charges have been considered in the annual revenue requirement, irrespective of utilization of gangs, performance, etc. However, all the workers are on regular establishment and expenditure towards the same affects the revenue requirement and then in SOR.

14.1. Based on communication no.PD/14033/51/2015-PD-V dated 15 July 2015 and SW-15011/20/2014-FI/CS dated 14 December 2015 received by us from Ministry of Shipping (MOS) regarding transportation of automobile cargo through Ro-

Ro vessels and levy of wharfage charges on ad valorem basis, we have vide our letter dated 01 January 2015 requested the KPT among other 4 ports to formulate a well analyzed proposal for prescription of wharfage charges on per unit basis.

14.2. In this regard, KPT vide its letter No.FA/COST/1170/310 dated 02 May 2016 has made following submissions:

(i). As per Clause 5.7.1 of Working Guidelines to operationalise the Tariff policy for Major Port Trust, 2015, circulated by TAMP vide Notification No.TAMP/21/2009-WS May, 2015 "Port can approach TAMP for notification of Tariff for the new cargo / equipment / service adopting the tariff if any fixed for comparable cargo / equipment / service in any other Major Port Trust".

(ii). Accordingly, it is proposed to adopt the tariff prescribed at Chennai Port Trust for handling and storage of Motor vehicles by RORO system, as RORO service on Coastal run will be mainly between Chennai to Kandla and vice-versa. Following tariff items of Chennai Port trust are proposed to be adopted:

(a). Sr. No.10. c (i) of Chapter III Cargo Related Charges, SCALE 1 Schedule of Wharfage Charges i.e. Wharfage charges for Motor Cars, Jeeps, Van and Tourist Caravans loaded or unloaded by the RORO system.

Sr. No.	Item	Unit	Rates for Foreign vessels (in ₹)	Rates for Coastal vessels (in ₹)
1.	Motor cars, Jeeps, Van and Tourist Caravans loaded or unloaded by the RORO system	Ad valorem	47%	29%

(b). SCALE 6 Demurrage Charges under Chapter IV.

Sr. No.	When Recoverable	Charge payable per tonne per or part thereof (in ₹)
(i).	Import goods left lying in the Transit area - beyond the expiry of the free days	--
(a).	For the first 7 days after the expiry of the free days	18.46
(b).	For the next 10 days	36.92
(c).	For the next 30 days	55.38
(d).	Thereafter	92.30
(ii).	Export goods and transship goods left lying in the Transit Area beyond the expiry of the free days	5.68

In addition to above, the Vessel related charges as per proposed SOR shall be recovered for such vessels, based on GRT and status of foreign and coastal vessels.

Addendum to the Proposed Revised Scale of rates is furnished.

(iii). KPT has requested to consider and approve Addendum to the Proposed Revised Scale of Rates and include the same in the proposed Scale of Rates.

14.3. With regard to the above submissions made by KPT, KPT vide our letter dated 11 May 2016 was requested to consider proposing wharfage charges for Motor Cars, Jeeps, Van and Tourist Caravans loaded or unloaded by the RORO system on per unit basis instead of ad valorem in line with the suggestion of the MOS and following the Tariff Policy, 2015

and Working Guidelines issued by TAMP to operationalize the Tariff Policy, 2015. As regards demurrage charges, the unit of levy prescribed in the existing SOR of the CHPT is "**per wharfage unit per day or part thereof**". The KPT while adopting the existing demurrage charges of CHPT has proposed the unit of levy as "**per tonne or part thereof, per day or part thereof**" which is not in line with the unit of levy prescribed in the existing SOR of the CHPT. The KPT was also requested to examine and correct the unit of levy as prescribed in the SOR of CHPT adopted by the KPT. Since the proposed tariff items is likely to have impact on revenue estimation, the KPT was requested to capture the revenue impact of these tariff items in Form 3 while furnishing its response in the general revision proposal.

14.4. With reference to our letter dated 11 May 2016, the KPT vide its letter dated 09 June 2016 has furnished its response, which is summarised below:

(i). As per Clause 5.7.1. of Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trust, 2015 circulated by TAMP vide Notification No.TAMP/21/2009-WS May, 2015 "Port can approach TAMP for notification of Tariff for the new cargo/ equipment/ service adopting the tariff if any fixed for comparable cargo/ equipment/ service in any other Major Port Trust".

(ii). Accordingly, it is proposed to adopt the proposed SOR of Chennai Port Trust for handling and storage of Motor vehicles by RORO system, as RORO service on Coastal run will be mainly between Chennai to Kandla and vice -versa. Following tariff items of Chennai Port Trust are proposed to be adopted:

(a). Sr. No.31 of Scale – 1 – Schedule of Wharfage Charges of Chapter III – Cargo Related Charges.

Wharfage charges on Motor vehicles or any other equipments passing through the Port.

Sr. No.	**Description of Cargo**	**Unit**	**Rate (in ₹)**	
			Foreign	Coastal
31				
I	Equipments:-			
1.	Aircrafts	Each	75,000	45,000
2.	Boats & Launches	Each	15,000	9,000
3.	Excavator, Motor Grader, Dumper Trucks, Wheel Loaders, Bull Dozers, Pavers, Power Transformers as assembled units			
(a).	Equipment weighing upto 15 M.T.	Each	30,000	18,000
(b).	Equipment weighing above 15 M.T. and upto 30 M.T.	Each	45,000	27,000
(c).	Equipment weighing above 30 M.T.	Each	1,00,000	60,000
4.	Railway wagons & coaches	Each	22,300	13,380
5.	Locomotives	Each	33,500	20,100
6.	Equipments in loose condition, Electrical & Electronic Goods including spare parts, tools & accessories	MT	1,100	660
II.	Motor Vehicles for carrying Passengers/ Cargo:-			
(i).	Two wheelers	Each	500	300
(ii).	Three wheelers	Each	1,500	900
(iii).	Four wheelers of upto 1400 cc			
	(a). Import	Each	4,200	2,520
	(b). Export	Each	2,200	1,320
(iv).	Four wheelers of above 1400 cc -Import & Export	Each	8,400	5,040
(v).	Six wheelers and above			
	(a). Vehicle weighing upto 7.5 M.T.	Each	10,000	6,000
	(b). Vehicle weighing above 7.5 M.T.	Each	29,000	17,400

Notes:-

(a). Cargo/ MAFI not meant for Kandla Port landed and reshipped/ transshipped shall be assessed for each handling @ 75% of the wharfage applicable to that cargo/ MAFI. Steamer Agent shall arrange for movement of Cargo/ Container/ MAFI from one berth to another, if required.

(b). Cargo/ MAFI transshipped from vessel to vessel directly, shall be assessed for each handling @ 50% of the wharfage applicable to that cargo/ MAFI.

(c). Cargo/ MAFI manifested for Kandla and subsequently amended for 'transshipment' shall be assessed for each handling @ 100% of the wharfage applicable to that cargo/ MAFI.

(d). Wharfage on spares & accessories which are manifested with the units classified under Sl. No.I(3) above will be levied separately under Sl. No.I(6) above.

(b). Schedule of Demurrage Charges on Motor vehicles or any other equipments passing through the port (after free period)

Sr. No.	Description	Demurrage per wharfage unit per day or part thereof (in ₹)
1.	Import Cargo	
	(i). For the first 7 days	18.50
	(ii). For the next 10 days	37.00
	(iii). For the next 13 days	55.50
	(iv). Thereafter	112.50
2.	Export cargo and Transhipment cargo	
	(i). For the first 7 days	18.50
	(ii). For the next 3 days	37.00
	(iii). Thereafter	112.50

In addition to above, the Vessel related charges as per proposed SOR shall be recovered for such vessels, based on GRT and status of foreign and coastal vessels.

(iii). Addendum to the Proposed Revised Scale of Rates is furnished.

15.1. As brought out earlier, while furnishing comments, Vadinar Oil Terminal Limited (VOTL) and Indian Oil Corporation Limited (IOCL) vide their letters dated 5 May 2016 and 11 May 2016 respectively have requested for a meeting for Vadinar port users.

15.2. In response, we have vide our letter dated 23 May 2016 intimated that the Joint Hearing on the subject proposal was held on 20 April 2016 giving an opportunity of hearing to all the concerned user / user associations. Amongst other users / user associations, users of Vadinar Division viz., IOCL and VOTL also attended the joint hearing and made their submissions. Therefore, IOCL and VOTL were requested to approach the KPT to make their submission, if any, on the subject proposal.

16. It is relevant to state that the KPT in the proposal dated 22 February 2016 has based on the earlier direction of the MOS dated 17 September 2015 which was approved by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl dated 5 October 2015 prescribed a note for coastal tariff stating that the rate for coastal vessel will be collected in Indian rupees upto 60% (of the rate juxtaposed) for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation. In the meanwhile, MOS vide its letter dated 11 May 2016 has directed this Authority to keep its earlier direction dated 17 September 2015 in abeyance. Therefore, this Authority has passed an Order dated 19 May 2016 to keep its Order dated 5 October 2015 also in abeyance. This Authority has forwarded the copy of the Order dated 19 May 2016 to all the Major Ports including KPT, BOT operators and major users/ user organisations. Accordingly, while furnishing the additional information / clarification, the KPT vide its letter dated 27 May 2016 has modified the proposed SOR in line with the Order dated 19 May 2016 and has also captured its impact in the revenue estimates.

17. As stated above, while furnishing additional information/ clarification, the KPT vide its letter dated 27 May 2016 has also slightly revised ARR, draft SOR and has revised estimation of revenue at the proposed rate in Form - 3. The main modifications made by the KPT in the revised proposal dated 27 May 2016 and the submissions made by the KPT are given below:

(i). The KPT has modified the indexed ceiling ARR at ₹ 841.81 crores as against ₹ 849.95 crores arrived in its original proposal (however, KPT has not furnished revised Form-1).

(ii). As per the revised Form - 3, the revenue estimation at the proposed SOR is ₹ 838.97 crores for the year 2015-16 as against ₹850.12 crores arrived by KPT in its February 2016 proposal.

18.1. Subsequently, the KPT vide its letter dated 13 June 2016 and emails dated 15 June 2016 has further slightly revised draft ARR, draft SOR and revised estimation of revenue at the proposed rate in Form - 3. The main modifications made by the KPT in the revised proposal dated 27 May 2016 and the submissions made by the KPT are given below:

(i). The KPT has modified the indexed ceiling ARR at ₹ 835.52 crores as against ₹ 841.81 crores arrived in its proposal dated 27 May 2016.

(ii). As per the revised Form - 3, the revenue estimation at the proposed SOR is ₹ 835.52 crores as against ₹ 838.97 crores arrived by KPT in its May 2016 proposal.

(iii). The KPT has proposed to increase 25% and 22% in port dues and pilotage activity respectively of Vadinar division instead of 150% and 109.70% proposed by the port earlier.

18.2. The KPT vide its letter dated 13 June 2016 has furnished the following revised documents:

(i). Revised Form-1 i.e. Annual Revenue Requirement (ARR) certified by practicing Chartered Accountant. The revised ARR computation furnished by KPT is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Description	Y1 (2011-12)	Y2 (2012-13)	Y3 (2013-14)
(1).	**Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)**			
(i).	Operating expenses	37799.49	37357.81	45160.30
(ii).	Depreciation	4579.31	4622.43	4918.18
(iii).	Management & general Overheads	8219.00	9516.48	9943.95
(iv).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	8888.88	7830.35	27467.23
	Subtotal 1=(i)+(ii)+(iii)+(iv)	**59486.68**	**59327.07**	**87489.66**
(2).	**Less Adjustments:**			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses	640.42	862.37	1192.08
	(b). Depreciation	22.00	23.00	23.63
	(c). Management & Administrative Overheads	355.17	432.66	580.59
	(d). Allocated FME	342.82	337.87	479.59
	Subtotal 4(a)(i)=[(a)+(b)+(c)+(d)]	**1360.41**	**1655.9**	**2275.89**
(ii).	**Interest on loans**	15.00	15.00	15.00
(iii).	**4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)**			
	(a). Wage Revision arrears	0.00	0.00	0.00
	(b).	0.00	0.00	0.00
	(c).	0.00	0.00	0.00

	Subtotal 2(a)(iii) = [(a)+(b)+(c)]	0.00	0.00	0.00
(iv).	**4/5th of the Contribution to the Pension Fund**	4351.20	4480.00	16276.00
(v).	**Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation**	0.00	0.00	0.00
(vi).	**Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.**			
	(a). Operating Expenses	0.00	0.00	0.00
	(b). Depreciation	0.00	0.00	0.00
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	0.00	0.00	0.00
	(d). Allocated FME	0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2(a)(vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	**0.00**	**0.00**	**0.00**
	Total of 2(a) = 2(a)(i)+2(a)(ii)+2(a)(iii)+2(a)(iv)+2(a)(v)+2(a)(vi)	**5726.61**	**6150.90**	**18566.89**
(3).	**Total Expenditure after Total Adjustments (3=1-2)**	**53760.07**	**53176.17**	**68922.77**
(4).	Average Expenses of SI. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	58619.67		
(5).	**Capital Employed**			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	78211.79		
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	28355.51		
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.	367.32		
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.	0.00		
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	0.00		
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory	68.97		
	(b). Sundry Debtors	1855.33		
	(c). Cash	31.54		
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	1955.84		
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]	108155.82		
(6).	**Return on Capital Employed 16% on SI. No.5(vii)**	17304.93		
(7).	**Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+ (6)]**	75924.60		
(8).	**Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 I.E. @6% (7*1.06)**	**80480.08**		
(9).	**Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 I.E. @ 3.82% (8*1.0382)**	**83551.90**		

(10).	**Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)**	**83551.90**
(11).	**Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sr. No.10 above.**	**83551.58**

(ii). Revised Form-3 i.e. Revenue Estimation duly certified by practicing Chartered Accountant.

(iii). Reconciliation Statement of figures as per Annual Accounts and as considered in Form-1.

19. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.

20. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The Scale of Rates (SOR) of Kandla Port Trust (KPT) was last revised by this Authority in January 2011. The validity of the SOR of KPT approved by this Authority vide its Order dated 18 January 2011 is till 31 March 2013. In the said Order, based on the estimated cost position, a tariff increase of 20% was allowed in the cargo handling activity (except POL) in Kandla Division. As regards vessel related charges, tariff increase of 48% was allowed including for dry docking at the Kandla division.

(ii). The KPT has stated on couple of occasion during the consultation proceedings that port had submitted its proposal twice and due to some or other reasons, it was not approved by this Authority. The submission made by the KPT does not reflect the complete factual position. It is admitted that the KPT had filed a proposal for general revision of its SOR in January 2013 which was taken on consultation with stakeholders. The chronology of events since its filing of the proposal in January 2013 and till the KPT filed the current proposal in February 2016 has been elaborately brought out in para 4 of this Order is reiterated. The same is not repeated here for sake of brevity.

(iii). (a). After protracted follow up, the KPT has filed its proposal for general revision of its SOR under the Tariff Policy, 2015 on 22 February 2016. In the said proposal, the KPT had estimated ceiling indexed Annual Revenue Requirement (ARR) of ₹84995.46 lakhs and the revenue estimated at the proposed SOR by the KPT was ₹85011.92 lakhs.

Information/clarification was sought vide our letter dated 18 April 2016 with reference to its proposal giving time upto 25 April 2016. A joint hearing in this case was held on 20 April 2016. After regular follow up, the port has furnished the requisite information / clarification along with revised draft SOR and modified estimates of revenue vide its letter dated 27 May 2016. Subsequently vide its letter of June 2016 (received on 13 June 2016), the KPT has furnished further modified revenue estimates certified by the practicing Chartered Accountant.

(b). It is relevant here to state that the draft proposed SOR filed by KPT vide its letter dated 22 February 2016 took into consideration the earlier direction of the MOS dated 17 September 2015 based on which this Authority had passed Order No.TAMP/4/2004-Genl dated 5 October 2015. Following the said Order, the KPT had, proposed to collect coastal rates for coastal vessels upto 60% of foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation. In the meanwhile, MOS vide its letter dated 11 May 2016, directed this Authority to keep its earlier direction dated 17 September 2015 in abeyance and reinstated the MOS direction of 1st/ 3rd January 2005 and 9 March 2005. Therefore, this Authority has passed an Order dated 19 May 2016 to keep its Order dated 5 October 2015 also in abeyance. Consequently, the KPT was requested to propose specific rates for coastal vessel in the proposed SOR in line with the recent Order dated 19 May 2016 and also capture its effect in the revenue estimates. The KPT has, accordingly, vide its letter dated 13 June 2016 furnished final revised proposed SOR proposing specific rate for coastal vessel in line with the Order dated 19 May 2016 and has also captured its impact in the revenue estimates. Apart from that, the KPT has also modified the estimates of ARR duly certified by a practicing Chartered Accountant. In final revised proposal filed by KPT dated

nil June 2016 (received on 13 June 2016), the ceiling indexed ARR is revised to ₹83,551.90 lakhs and the Revenue estimates at the modified proposed SOR is pegged at ₹83,551.58 lakhs.

The information / clarification furnished by KPT vide its letter dated 27 May 2016 and the final revised proposal furnished by KPT dated nil June 2016 along with submissions made by the port during the processing of the case are considered in this analysis.

(iv). Before we proceed to analyse the case, it is relevant to state that the Customs Brokers Association (CBA) (formerly known as Kandla Port Custom House Agents Association) has stated that a PIL No.276/2013 is pending before Hon'ble Gujarat High Court and hence, when the matter is sub-judice revision in SOR sought by KPT is to be examined. When sought to clarify, the KPT has clarified that the said PIL has been disposed off by the Hon'ble High Court of Gujarat vide its Oral Order dated 04.12.2015. Hence, there is nothing on record which restrains this Authority from considering the proposal of the KPT.

(v). (a). Clause 2.1 of the Tariff Policy 2015 requires each Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the three years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) subject to certain exclusions as prescribed the Clause 2.2. of the Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March 2014, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant.

(b). The KPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) based on Audited Annual Accounts for three years i.e., 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The KPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2011-12, 2012-13 and 2013-14. The following adjustment done by KPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out below:

(i). The KPT has excluded an amount of ₹ 640.12 lakhs, ₹ 862.37 lakhs and ₹1192.08 lakhs towards of Operating Expenses and ₹22.00 lakhs, ₹ 23.00 lakhs and ₹ 23.63 lakhs pertaining to depreciation for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 pertaining to Estate activity as against actual Operating Expenses for estate activity reported in Annual Accounts at ₹ 2613.76 lakhs, ₹ 3267.83 lakhs and ₹ 3755.32 lakhs and depreciation of ₹ 274.63 lakhs, ₹ 283.99 lakhs and ₹ 326.40 lakhs for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively as per Clause 2.2. (i) of the Tariff Policy, 2015 and Working Guidelines notified by this Authority. When sought clarification for mismatch in the figures considered for exclusion, the port has clarified that the operating expenditure of Estate Activity reported in the Annual Accounts for each of the years 2011-12 to 2013-14 is also inclusive of expenses incurred by the port towards maintenance of Gopalpuri and Kandla colony. From the clarification furnished by the KPT, it is inferred that the expenses incurred by the port towards maintenance of the two colonies, which are for port employees are captured for general revision of SOR. The KPT has also furnished the details of operating expenditure pertaining to Gopalpuri, Kandla and Vadinar Colony captured which the port has considered as part of expenses for general revision of its SOR. It is relevant here to state that rate/ license fee of quarters for port employees is not fixed under the Land Policy Guidelines. It is fixed by the respective port following the relevant rules. On this premise and based on the clarification furnished by the port, and recognizing that the ARR computation is certified by Chartered Accountant, the above adjustment done by the KPT is relied upon and is accepted. The allocated FME and allocated Management and General Overheads relevant for estate activity excluded by KPT is relied upon.

(ii). The KPT has also excluded the interest on loan as per Clause 2.2. (ii) of the Tariff Policy, 2015 and Working Guidelines notified by this Authority.

(iii). As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines, 1/5 of one-time expenses like arrears of wages, pension/ gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. are to be included in the Annual Revenue Requirement (ARR). Likewise, 1/5th of the Contribution to Pension Fund are to be included for the calculation of ARR. This means 4/5th of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.

The KPT has excluded ₹ 4,351.20 lakhs, ₹ 4,480.00 lakhs and ₹ 16,276.00 lakhs in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively being 4/5th of the contribution to the pension fund reported in the Annual Accounts of the corresponding years. The above adjustment done by KPT is in line with Tariff Policy, 2015 and is supported with working and hence considered.

(c). As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation.

The Management and General Administration Overheads (MGAO) reported in the Audited Annual Accounts is ₹ 8,467.95 lakhs, ₹ 9,757.16 lakhs and ₹ 10,200.83 lakhs for years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively.

Thereafter, the KPT has assessed 25% of the Operating Expenses as per Audited Annual Accounts at ₹ 12,649.45 lakhs, ₹12,874.18 lakhs and ₹15,005.61 lakhs for the 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively. Since MGA reported as per Audited Annual Accounts is within the cap of 25% of aggregate of operating expenses and depreciation, no adjustment is made by KPT in ARR in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively complying with the provisions of Tariff Policy, 2015.

As per the working furnished by the KPT in Form-2, the KPT has not excluded the operating expenditure on Estate Activity. On excluding the operating expenses on Estate Activity from the Operating Expenses, the 25% of the Operating Expenses works out to ₹9,965.57 lakhs, ₹10,092.94 lakhs and ₹ 11,947.41 lakhs for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively. The above modification, however, does not have any impact on the estimate of ARR since the Management and General Administration overheads reported in the Audited Accounts is within the cap prescribed in the Tariff Policy, 2015.

(d). As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines notified by this Authority, all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR.

The KPT has shown Nil exclusion towards expenses relevant for tariff fixation of captive berth. This information furnished by KPT in ARR Computation is relied upon.

(vi). As per clause 2.1. of the Tariff Policy 2015, ARR will be the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the three years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March 2014. The average of expenses estimated by the KPT comes to ₹ 58,619.67 lakhs (₹53,760.07 lakhs + ₹ 53,176.17 lakhs + ₹ 68,922.77 lakhs/3).

(vii). (a). In the original proposal dated 22 February 2016 the KPT had arrived the capital employed figure based on the Audited Annual Accounts as on 31 March 2014 at ₹1,16,354.21 lakhs, which comprised of ₹ 82,882.71 lakhs towards Net fixed assets + ₹ 31,882.98 lakhs towards value of work-in-progress + ₹1,955.84 lakhs towards working capital - ₹ 367.32 lakhs towards net fixed assets related to Estate Activity in line with provision prescribed in Clause 2.4. of the Working Guidelines.

Based on the request made by few users/ user associations like the Kandla Stevedores Association Limited (KSAL) and Kandla Port Steamship Agents Association (KSAA) seeking the details of capital work in progress considered by the port in the ARR calculation, the port has provided the requisite details to the users/ user associations. Based on the details provided by the KPT, the KSAL and the KPSAA have listed a few such items and requested for exclusion from Work-in-progress figures while calculating the ARR. Based on their request,, the KPT has reviewed and reduced the Captial Work in progress considered in the capital employed from ₹31,882.98 to ₹28355.51. Apart from that the KPT has also reduced net fixed Assets considered by it originally at ₹82,882.71 to ₹782,11.79 lakhs in the final revised proposal. Thus, in short, the KPT has, in view of the objections of users/ user associations, reduced the capital employed by ₹ 8198.39 lakhs (₹4,670.93 lakhs in net fixed assets and ₹3,527.47 lakhs towards work-in-progress of relating to PPP projects). The port has not made any change in the other adjustments done for arriving at the capital employed.

With regard to the plea of the KSAL regarding excluding the expenditure made towards Bunder Basin, the KPT has categorically stated that the contention cannot be accepted, as the Bunder Basin facility is part of the facilities in the Kandla Port and hence cannot be excluded. It is relevant to state that as per clause 2.4. of the Working Guidelines the net fixed assets related to estate, Net fixed assets transferred to the BOT operator, if any, but reflecting in the Books of Port Trusts and net fixed assets, if any, relevant to be considered for tariff fixation of captive berths need to be excluded. The Tariff Policy does not require ports to eliminate the net fixed assets of the port.

Hence, this Authority may like to go with the proposal of the port in this regard. The KPT has clarified that the costs of value of work in progress and net fixed assets in respect of PPP projects have been excluded in the revised working. The KPT has also confirmed that no expenditure made on PPP projects has been included in the Annual Revenue Requirement.

(b). Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances. The Sundry Debtors are seen to be computed as per norms prescribed in clause 2.5. of Working Guidelines. As per the said clause, the limit on inventory for capital spares is to be one year's average consumption and in case of other items of inventory the limit will be six months' average consumption of stores excluding fuels. The Inventory balance considered by KPT could not be co-related with the operating stores expenses as per the Audited Annual Accounts for the year 2013-14. Noting that the ARR computation is certified by Chartered Accountant, the inventory balance considered by the KPT is relied upon.

The norm for estimating cash balance for working capital is one month's cash expenses. The cash balance considered by KPT could not be co-related with the operating cash expenses as per the Audited Annual Accounts for the year 2013-14. The cash balance is reworked to consider one month cash expenses excluding the expenses related to the Estate activity from the expenses reported in the Audited Annual Accounts for the year 2013-14. Based on this modification, the cash balance in the working capital works out to ₹4,006.73 lakhs instead of ₹31.54 lakhs estimated by the KPT.

(c). Subject to above analysis, the modified capital employed works out to ₹1,12,131.01 lakhs as against ₹1,08,155.82 lakhs estimated by the KPT.

(viii). Return on Capital Employed at 16% is worked out on the revised Capital Employed at ₹17,940.96 lakhs which is considered in the ARR computation.

Indian Farmers and Fertilizer Co-operative Limited (IFFCO) has stated that while allowing 16 % ROCE, distinction should be made between assets in productive use and unproductive assets. According to IFFCO, return can only be on assets put on productive use. Assets not in productive use should not be considered for return propose, as argued by it. In this regard, it is to state that as per Clause 2.1 of Tariff Policy, 2015

announced by the MOS, the Major Port Trust is entitled for 16% return on the Capital Employed including capital work in progress as on 31 March 2014. There is no requirement of segregation of assets under Tariff Policy, 2015 for the purpose of allowing 16% ROCE. It has to be kept in view that under the forward looking model of 2005 Guidelines, Major Port Trusts were entitled for return purely on estimate basis, that too on gross value of assets, even if the proposed investment is in the third year of the Tariff cycle whereas, the ARR model under 2015 guidelines considers return on actual investment in WIP to enable the port to earn return. The argument of the IFFCO that allowing return on WIP may not incentivise the ports to complete the project may not hold good since the ports are geared up to commission the projects in time. The proposal of KPT is in line with the Tariff Policy, 2015.

(ix). The ARR is the average of the actual audited expenditure for the three financial years 2011-12 to 2013-14 at ₹58,619.67 lakhs as estimated by KPT plus 16% ROCE at ₹17,304.93 lakhs aggregating to ₹75,924.60 lakhs as on 31 March 2014. Further, the KPT as per Clause 2.7. of Working Guidelines has indexed the said ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 and 2015-16 at 6% and 3.82% respectively and arrived at ceiling indexed ARR forwarding SOR at `83,551.90 lakhs for the year 2015-16. Clause 2.1 of the Tariff Policy requires each Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of actual expenditure for the three years, 2011-12(Y1), 2012-13(Y2) and 2013-14(Y3) plus return on 16% of Capital Employed. In this regard, we have already requested the Ministry of Shipping to amend the said clause in the policy by prescribing the (Y1), (Y2) and (Y3) instead of indicating the specific years 2011-12(Y1), 2012-13(Y2) and 2013-14(Y3) so that the ARR captures the average of the actual expenditure relating to the immediately preceding three years period. Response of the MOS is awaited in this regard. In the meantime, since the years 2014-15 and 2015-16 are already over, the approach adopted by the port to arrive at the ceiling indexed ARR applying 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 and 2015-16 at 6% and 3.82% respectively is accepted so that the port is not at a loss in the estimate of ARR to meet its expenditure.

The port has confirmed that figures reported in the Annual Accounts of KPT for the years 2011-12 to 2013-14 are inclusive of CHD and the ARR considered by KPT includes the ARR for CHD also. The position reported by the KPT is relied upon.

The modified ARR calculation furnished by the KPT vide its revised proposal dated 13 June 2016, which is duly certified by Chartered Accountant is relied upon in this analysis. A summary of the ceiling indexation ARR furnished by the KPT in the original proposal dated 22 February 2016, revised proposal dated 13 June 2016 and as considered by this Authority subject to modification in the capital employed is given below:

(Amount ₹ in lakhs)

Sr. No.	Particulars	As per Original proposal dated 22 February 2016	As per Revised proposal dated 13 June 2016	As considered by the Authority
1	Average Expenses for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14	58,619.67	58,619.67	58,619.67
2	Capital employed including net fixed asset, capital work-in- progress as on 31.03.2014 and working capital as per norms	1,16,354.21	1,08,155.82	1,12,131.01*
3	Return on capital employed @ 16%	18,616.67	17,304.93	17,940.96
4	ARR as on 31 March 2014 (4=1+3)	77,236.34	75,924.60	76,560.63
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 (6%)	81,870.52	80,480.08	81,154.27
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 (3.82%)	84,995.46	83,551.90	84,251.84
7	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	84,995.46	83,551.90	84,251.84

* The increase in capital employed considered by this Authority is on account of modification in the cash balance in the working capital computation which is discussed in earlier paragraph.

(x). As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2014-15 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. As per Clause 2.5. of Tariff Policy 2015, for drawing the SOR, the KPT has reportedly considered the actual cargo traffic in tonnes exclusively handled by the KPT and GRT of vessels handled by the port during the year 2014-15, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR. The actual cargo traffic handled by KPT in the year 2014-15 is reported to be 92.50 Million Tonnes Per Annum. The KPT has confirmed that the revenue estimated from cargo handling service is the actual cargo exclusively handled by the KPT in the year 2014-15 excluding the cargo traffic of PPP Operators.

As regards revenue from vessel related charges, the KPT has confirmed that it has considered GRT of vessels handled in the year 2014-15 except for berth hire income wherein GRT of PPP vessels have been excluded. It is appropriate that vessel related income arising from the vessels handled by KPT at the Adani Kandla Bulk Terminal Private Limited (AKBTPL) operated terminal is not considered in the revenue estimates because the marine services at Tuna / Tekra for AKBTPL is done by outsourcing for which tariff is fixed separately. Further, the KPT has confirmed that ARR does not include the outsourcing expenses relating to marine services offered to AKBTPL since they commenced the operation only in January 2015. Based on the above clarification, the traffic figures of cargo and GRT of vessels considered by KPT which is duly certified by the practicing Chartered Accountant in the revenue estimation at the proposal tariff is relied upon.

(xi). (a). As stated earlier, as per Clause 2.6. of Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on its commercial judgment and draw the SOR within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant.

(b) The KPT in its proposal has proposed increase in all the existing tariff items except for a few items of tariffs in Cargo related and Vessel related charges. The revision proposed by the KPT in its revised proposal is given below:

Sr. no.	Activity	Proposed hike in %
I	**Kandla**	
a.	**Vessel Related Charges**	
1.	Port Dues	25%
2.	Pilotage etc.	25%
3.	Berth hire (crane berth)	100%
4.	Berth hire (non-crane berth)	50%
5.	Liquid berth / stream dues / anchorage	40%
6.	Dry docking charges	100%
7.	Mooring Charges	41%
8.	Anchorage Charges	40% to 300%
9.	Transhipment / Lightereage fees	40%
10.	Beaching Charges	25%
b.	**Cargo Related Charges**	
(i)	Wharfage Charges	
1.	Coal & Fertilizer	40%
2.	Foodgrain (bulk)	67%
3.	Oil Cakes & Fodder	67%
4.	Salt	400%
5.	Pol Products	90%

6.	Edible Oil & Non-hazardous Chemicals	67%
7.	Timber	25%
8.	Other commodities	25%
9.	Bagged Sugar & Foodgrains	nil
10.	Containerised Cargo	nil
(ii)	License Fees (open space)	100%
	(covered)	55%
(iii)	Demurrage Charges	25%
(iv)	Container Storage Charges	nil
(vii)	On Board Labour Charges	nil
(viii)	Miscellaneous Charges	25%
II	**Vadinar**	
1.	Port Dues (Original proposal – 150.00%)	25%
2.	Pilotage etc. (Original proposal - 109.70%)	22% to 25%
3.	Berth hire, anchorage etc.	40%
4.	Wharfage- Crude Oil	50%

(c). It is relevant to state that the increase proposed in few items is more than 50%. Hence, reference was drawn to the KPT to the direction of Secretary (Shipping) given to KPT with reference to its earlier proposal to consult Jt. Secretary (Ports) and Director (PD) on its general revision proposal and the letter of KPT wherein the port had stated that MOS has advised the port to mitigate the impact of rise in cost in Kandla division and to propose a suitable hike in Vadinar operations and ensure the revision is within 50% hike.

The KPT was, therefore, requested to examine whether the direction of JS (Ports) to KPT as brought out above is to be considered in the current tariff revision proposal. If so, the KPT was requested to consider suitable modification in its proposal. In this context, the KPT has stated that as per Tariff guidelines 2015, Annual Revenue Requirement has been worked out and rates have been proposed taking into consideration the principle of "what traffic can bear" and present market trends etc.

The KPT has stated that revision proposed now may appear high but it has to be recognized that for period 2013 to 2016, there was no revision in rates. So, it may appear that proposed hike in tariff is high but the revision sought is not unreasonable, as argued by KPT. The reasons for non-revision of tariff since April 2013 have already been brought out elaborately in the earlier part of this order relating to chronology of events.

(d). As brought out earlier, Indian Oil Corporation Limited (IOCL) and Vadinar Oil Terminal Limited (VOTL) have strongly objected to the steep increase proposed in the vessel related charges for Vadinar Division.

It is noteworthy that the KPT in its final proposed SOR of June 2016 perhaps based on the strong objection raised by IOCL and VOTL against steep increase in the vessel related charges for Vadinar division, has proposed to reduce the hike of 150% in port dues proposed in its original proposal to 25% and 107.9% proposed in pilotage fee to 22%. The impact of the revised proposed rate in respect of the above items are also captured by the KPT in the revised revenue estimates. The tariff proposed by the KPT in the final revised proposal is approved.

(e). The KPT during the processing of the case has made a statement that this Authority in the earlier tariff revision Orders did not grant increase in the charges at Vadinar stating that the Vadinar Division was in a surplus division and this has resulted steep increase in the vessel related in Vadinar Division. The point made by KPT that no increase was granted in the vessel related charges for Vadinar division is not correct. It is relevant to state that this Authority vide Order No.TAMP/60/2011-KPT dated 2 may 2012 had granted 46.29% increase in the pilotage fees for Vadinar division in view of hire of additional tugs based on the proposal of the port.

Further, this Authority would like to draw reference to clause 2.11.3 of the Tariff Guidelines of 2005 which governed the tariff fixation at all the Major Ports prior to announcement of new Tariff Policy 2015. As per the said clause increase for any activity or sub activity showing surplus could not be granted. For Vadinar division, separate cost statements filed by KPT during the earlier tariff revision proposals reflected surplus position after admissible cost plus 16% return. That being so, this Authority for the reasons stated in the relevant tariff Orders did not grant increase in the vessel related charges for Vadinar division in line with the clause 2.11.3 of Tariff Guidelines of 2005 which is binding both on this Authority and KPT.

(f). The Gandhidham Chamber of Commerce and Industry (GCCI) has objected to the steep increase of 400% proposed by KPT in the wharfage rate of Salt. On the justification sought for the hike of 400% proposed in wharfage for Salt at Kandla division and 500% increase proposed in wharfage of Salt at Tuna port, the KPT has sought to justify that the present wharfage rates for salt is ₹3 per MT and the same has been proposed to be increased to ₹15/- per MT. The KPT has proposed to recover the minimum direct cost for all commodities where the present charges are below that cost. It is not unreasonable to permit the KPT to recover the minimum direct cost. Based on the justification furnished by the KPT, the proposed rate is approved. In any case, the rates approved by this Authority are ceiling rates and the KPT may exercise the flexibility available to the port and allow rebates/discounts on the approved rates.

(g). Considering the position that the increase in the cargo related charges, the vessel related charges and miscellaneous charge as sought by the KPT is well within the ceiling indexed Annual Revenue Requirement and based on the judgment of the Port, this Authority approves increase in cargo and vessel related charges as proposed by the KPT.

(h). As regard license (storage) fee for Open Space and covered space, the KPT has proposed 100% & 55% hike respectively over the existing tariff in the current general revision proposal under ARR model instead of following the Land Policy Guidelines 2014. The Ministry of Shipping in the Government of India has announced Land Policy Guidelines for Major Ports, 2014 in 2014 which has come into effect from 2 January 2014. Subsequently, the MOS has issued amended Land Policy Guidelines in July 2015. As a result, the fixation of License (Storage) Fees and Warehousing Charges is to be governed by the provisions of the revised Land Policy Guidelines of 2014. Para 13(a) of the revised Land Policy Guidelines for Major Ports, 2014, provides for five factors for determination of Market value of port land. The 2014 guidelines clearly recommends consideration of the highest of the five factors for determination of the latest market valuation of land, in the normal course. Clause 13(b) of the said guidelines also stipulates that annual lease rent would be arrived, as a percentage of latest market value of land determined based on the five factors in accordance with para 13(a) and that the percentage should not be less than 6% which is to be fixed by the Port Trust Board. The KPT has not determined the License (Storage) Fees for the above two items based on the stipulation contained in the Land Policy Guidelines of 2014. For a similar tariff item, the Mumbai Port Trust (MBPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT) in their respective General Revision proposals, which are approved by this Authority simultaneously with the KPT general revision proposal, has sought 70% and 300% respectively increase on the existing License (Storage) Fees. Following the approach adopted in the MBPT and VPT cases to approve the proposal, the proposed hike of 100% & 55% for open space and covered space in the said two items in KPT case is approved subject to the condition that the KPT to formulate a well analysed proposal to prescribe License (Storage) Fees for the above two items in line with the stipulations contained in the Land Policy Guidelines of 2014, within three months of date of notification of the Order, as stipulated in MBPT and VPT tariff Orders.

(xii). The KPT has proposed to introduce few new conditions, modified few existing conditions and deleted some of the conditions and tariff items. They are discussed as follows:

(a). The port has proposed a new note (under 1.2. general terms and conditions) stating that all the services/ equipment/craft provided by the Board should be on hourly basis and that minimum charges shall be for 2 hours for all equipments and crafts. Subsequently, the KPT has clarified that the minimum charges shall be for 2 hours applicable only for crafts upto 2000 BHP and for

water barge Bhimsen. The KPT has also requested to move the proposed new note from (1.2. general terms and conditions) to Schedule 6 under Chapter IV. There is no pointed observation from users, the proposed new note is inserted under schedule 6 under Chapter IV.

(b). KPSAA has stated that for craft above 2000 BHP, the proposed minimum charges is for 3 hours which may be pegged to one hour. In this context, it is relevant to state that the existing SOR also prescribes the minimum charges for craft above 2000 BHP for 3 hours which is proposed to be continued in the proposed SOR. The port has not proposed any modification in this regard. It has rejected the request of KPSAA.

(c). The existing SOR of KPT prescribes separate schedule of rates in respect of vessel related charges and wharfage related charges for Tuna port. In the current proposal, the KPT has done away with a separate schedule of rates for Tuna port. Instead, the port has proposed to insert a note stating that the tariff applicable for Kandla port is applicable for Tuna Port also as against separate schedule of rates for Tuna port in the approved SOR. To a specific query in this regard, the port has sought to justify that Services provided at Tuna port are at par with Kandla. Tuna port has been provided with all the infrastructural facilities like road and rail connectivity, etc. and has confirmed that the services, infrastructure, equipment and facilities provided at Tuna are comparable to those rendered at Kandla division. Subsequently, the KPT has also stated that the revenue impact of the proposed applicability of Kandla port rates to Tuna port has been captured in the revenue estimates. Based on the justification and clarification furnished by the port, the proposed note with respect to applicability of Kandla rates to Tuna port is approved.

(d). The existing note 2 under Schedule 2.1 & 2.2 stipulates that Pilotage-cum-towage fees shall include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting of vessels for 'Port convenience'. The KPT has now proposed to replace the existing note stating that the Pilotage charges should be bifurcated separately for inward / outward at 50% of prescribed rate. The port has clarified that the existing Pilotage fees consist of one inward and one outward movement. Bifurcation of inward/outward pilotage charges will help in levying the correct pilotage charges during conversion of vessels from foreign run to coastal run etc. Overall, the charges of Pilotage will remain the same. The note proposed by the KPT is of clarificatory nature to avoid ambiguity in the levy of rate in case of conversion of vessels from foreign run to coastal run. Hence, based on the clarification furnished by the KPT, the proposed note is included in the SOR slightly modifying the language to state that Pilotage charges shall be levied at 50% of the prescribed rate for inward movement and 50% of the prescribed rate for outward movement.

The existing note stating that Pilotage-cum-towage fees shall include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting of vessels for 'Port convenience' is, however, continued to be retained as this note is uniformly prescribed in the SOR of Rates of all Major Port Trusts and is in line with clause 10.4 of the Working Guidelines issued by this Authority to operationalize the Tariff Policy 2015.

(e). The existing note (3) (under Schedule 2.1 & 2.2) states that shifting within the harbour at the request of the vessel will be charged at 25% of the pilotage cum towage fee. In the proposed SOR the KPT has proposed to charge 50% of the one sided pilotage fee. The port has clarified that there is no increase in percentage as compared to the existing SOR. The existing SOR prescribes levy of shifting charges at 25% for the pilotage fee. Pilotage fee covers both inward and outward movement. In the proposed SOR, the KPT has prescribed 50%of the one sided Pilotage fee. Based on the clarification furnished by the KPT the proposed note is approved subject to slight modification to state that the levy shall be 50% of the applicable one sided pilotage. The word "applicable" is inserted in the proposed note.

(f). KPSAA has requested the port that when a vessel is shifted from berth to berth and has to be dropped at anchorage during pilotage due to non-availability of tide, other berth being occupied etc., then the same is to be considered as shifting for Port Convenience. In this context, KPT has

agreed with the point made by KPSAA that such movement is to be treated as shifting for port convenience. Accordingly, a suitable condition is included in the proposed SOR.

(g). (i). The port has proposed two new notes. At note (4) under Schedule 2.1 & 2.2 the port has proposed that in case of shifting of vessel at off shore Oil Terminal, Vadinar from Essar jetty to Essar jetty, 25% of pilotage-cum-towage fee shall be charged. The port has also proposed to introduce another new note no (7) under schedule 2.1and 2.2 stating that additional pilotage fee shall be levied in case vessel needs shifting to Vadinar road outer anchorage at Offshore Terminal, Vadinar.

When requested the port to explain the reasons for introduction of the proposed notes and clarify the existing tariff levied towards such shifting, the port has clarified that the proposed note has been introduced to discourage such type of shifting and to act as a deterrent for vessels opting for such shifting. The port has confirmed that the proposed note has no revenue impact. Based on the clarification furnished by the port and recognising that none of the users have raised any objection to the proposed note, both the proposed notes are approved.

(ii). The port has also proposed a new note (no. 13 under Schedule 2.1 & 2.2) stating that whenever vessels from the SBMs/ Jetties are shifted to Vadinar road outer anchorage within the port limits at Vadinar during exigencies of cyclone, natural calamities, no pilotage fees will be recovered for such shifts. The proposed note is approved.

(h). The existing note (no. (12) under Schedule 2.1 & 2.2) prescribes US$ 66.85 per hour or part thereof for Kandla division and US$45.17 for Vadinar Division towards attendance of vessels which are grounded / drifted. In the proposed SOR the port has proposed a uniform tariff for both the divisions at US$83.5645 per hour resulting in 25% increase for Kandla Division and 85% increase for Vadinar Division. Recognising that this is not for a regular service, the prescription of uniform rates for both the division is approved as proposed by the port.

(i). The port, in place of existing note 13 has proposed a modified note no.16 which states that the Agent will file the inward / outward / shifting pilot memo with a notice of 4 hours. Amendment of the pilot memo within three hours is allowed if the changes are made for the same tide. However, if changes required for next tide, cancellation memo would be required to be filed with a notice of 3 hours. The GCCI has made a general remark that the proposed note should not be there. The port has sought to justify that the said note is proposed because the Agents make changes even at the last minute. Re-planning and re-posting of the movement not only takes considerable time but the movements of all the subsequent vessels are affected due to the last minute changes of one vessel. Further, in the case of postponement / pre-ponement of a movement of one vessel fresh pilot has to be posted for which the pilot has to called at short notice and vehicle has to be deployed for this purpose. All these activities take considerable time and hence the time limit of 3 hours for cancelling the pilot memo is ideal. Considering the reasons furnished by the port, the note proposed by the KPT is approved.

(j). The port has proposed a note (no. 19 under Schedule 2.1 & 2.2) stating that in case of pilot detention on board, the pilot will obtain an endorsement from master of the vessel. In case the master of the vessel refuses the endorsement, the pilot may put a remark in the pilot certificate and the Pilot detention charges are leviable. The port has clarified that the proposed note is incorporated because, at times, the Master of the vessel refuses to sign the Pilot Certificate in case of pilot detention on board. Hence to bring more clarity in the matter, proposed conditionality has been incorporated in proposed SOR. The proposed note is accepted.

(k). Another note no.(20) inserted by the KPT is that in case a vessel in a normal course when gets grounded with pilot on board or any eventualities, the actual services rendered to the vessels as applicable will be chargeable. When the proposed note is read with note no.(15), it appears it will lead to ambiguity in application of rates proposed at note no.15. Hence, the new note no.(20)

proposed by the KPT is not approved at this juncture. The KPT may, if required, come up with a separate proposal in this regard with clarity.

(l). The port has proposed a note no.(21) that when a vessel at berth is required to be shifted to another by an incoming vessel agency's request for a specific berth, such requesting agent will pay only shifting charges for berth to berth. However, during the course of shifting if any additional services are rendered due to the deficiency of the vessel, all such services shall be charged at the applicable rates on the vessel which is actually deficient.

The port has clarified that many times in the past the vessel being shifted some times develop some engine problem or due to some grounding etc. of the vessel being shifted. As a result, additional services are required for the vessel being shifted. In such cases, as per the existing clauses, the incoming vessel has to bear the cost of all such resultant charges on account of the deficiency of the vessel being shifted, for no fault of the incoming vessel. In order to prevent such types of unreasonable charges to the incoming vessel, this clause is required to be incorporated. Based on the clarification furnished by the KPT, the proposed note is approved.

(m). The port has proposed a note no.(22) that charges of tugs and other equipments used during piloting is covered under the pilotage charges for any number of equipments / crafts used as decided by Port. However, any special request from the vessel would be chargeable. The existing definition of pilotage fee is proposed to be retained which clearly defines the components covered under the pilotage fee. It appears that port wants to insert a supporting provision in the SOR to levy charges for any items not included in the pilotage fee, if requested by vessel. The proposed note in this regard is approved subject to deletion of the words "as decided by port".

(n). The port has proposed to modify the existing note no. (2) under Berth hire charges stating that the berth hire charges for non-crane general cargo berths shall be levied at 50% of the rates prescribed instead of 80% prescribed in the existing SOR. The KPT has confirmed that impact of reduction in proposed berth hire has been captured in revenue estimates. The proposed modified note is approved.

(o). The existing note (at 3.1. (B) (6)) prescribes 5 times the berth hire charges if the vessel do not call for the pilot for sailing within four hours of completion of discharge. As against that the KPT has proposed US$ 150 per hour or part thereof and after expiry of every 48 hours, the KPT proposes levy of one full additional pilotage and port dues in addition to the normal berth hire charges as opportunity loss. The KPT has also proposed a note to levy US$ 50 per hour or part thereof after expiry of every 96 hours at mooring.

The port has clarified that at the existing prescription of five-times berth hire charges, the Port has to sustain losses due to over stay of vessels. It also increases pre-berthing delay for the vessels waiting for berth. As such, the proposed charge of US $ 150 per hour is to act as a deterrent for vessels overstaying at berth and facilitate availability of berth for vessels waiting to berth. There is no impact envisaged, because the proposed notes are to act as a deterrent for vessels overstaying at berth. In view of the above clarification furnished by the port, the proposed notes for levy for both berth and mooring are approved. The note proposed by the KPT that the above charges for both berth and mooring will not be applicable in case of tidal reasons is also approved.

(p). The port has proposed a new note no. (8) under berth hire charges stating that the vessel berthed at a shore crane berth and not allowed to use the shore cranes by the port due to commodity restrictions, such vessels will be charged berth hire at the rate of a non- shore crane berth. The port has stated that there has been constant demand from Port Users that even though Port is not allowing them to use wharf cranes and charging crane berth charges. Hence the above conditions is proposed by the KPT. The proposed note appears to be rationale and hence is approved.

(q). The port has proposed a new note no. (9) under berth hire schedule stating that if any shifting of a vessel from Berth is ordered by the port but due to vessel's fault, vessel is not able to shift will be

charged US $ 4000 per day or part thereof, unless the shifting order is cancelled by the port. For mooring, the port has proposed to collect 50% of said amount.

The port has clarified that it has been observed that whenever vessels are required to be shifted for Port convenience, some of the vessels are reluctant to accept the request of the Port for such shifting in their interest. In case, the vessel is not ready to shift, it would result in one shallow berth remaining vacant and one deep-draft vessel waiting for berth and Port, therefore, loses revenue. The Port has also stated that port does not expect any revenue impact on the above. Since the proposed note is reportedly to discourage the vessels in honouring the requirements of the Port the proposed the penalty of US $ 4000 per day for declining to shift at the berth and 50% thereof at the mooring is approved as proposed by the KPT subject to minor modification in the note to state that the reasons for cancellation of shifting order should be recorded in writing.

(r). As stated earlier, the tariff for Marine related services provided by Kandla Port Trust (KPT) at Dry bulk terminal commissioned by AKBTPL at Tuna / Tekra was approved by this Authority separately vide Order No.TAMP/42/2014-KPT dated 15 January 2016. With respect to the tariff for coastal vessels, this Authority has approved the note in line with the Order No.TAMP/4/2004-Genl dated 5 October 2015. In the said Order, the KPT was directed to insert relevant schedules in the existing Scale of Rates of the KPT appropriately. Accordingly, in the Proposed SOR, the schedule relating to tariff for Marine related services provided by Kandla Port Trust (KPT) at Dry bulk terminal commissioned by AKBTPL at Tuna / Tekra approved by this Authority vide Order No TAMP/42/2014-KPT dated 15 January 2016 is inserted at Chapter V. While approving the said Order as per the then direction of the MOS, as against the rate for coastal vessel a note was inserted to state that Rate for coastal vessel will be collected in Indian rupees upto 60% (of the rate juxtaposed) for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation. In the proposed SOR, it is seen that the port has shown the tariff for coastal vessel as nil. As stated earlier, in pursuance of the MOS letter dated 11 May 2016, this Authority has passed an Order on 19 May 2016. In pursuance of the said Order, based on the directions of MOS, the tariff for coastal vessels need to be prescribed. For this purpose the exchange rate at 1 US $ = ₹66.11 considered while approving the tariff for marine services at Tuna / Tekra is taken and the rate for coastal vessel is prescribed at 60% thereof.

As stated earlier, rightly the port has neither included the expenses related to this outsourced service nor captured its revenue estimates. The insertion of this Chapter is done only with the intention to have the rates at one consolidated place and hence the same is included in the SOR as proposed by the port.

(s). The existing SOR contains a separate Schedule 3.1.B prescribing Berth hire Charges for sailing vessels, launches, tugs, small crafts, barges etc. As per the said schedule in existing SOR, the existing unit of levy of **barges** on per GRT per 1 hour or part thereof is ₹0.0292 (subject to a minimum of ₹83.4152) and US $0.0012 (subject to a minimum of US $ 3.3744) for coastal and foreign vessel respectively. The existing berth hire charges for Sailing vessels, launches, tugs, small crafts, is US$ 0.4406 per hour, the existing berth hire and mooring fees for LASH barges is US$ 0.5503 per hour and for, fishing trawlers is US$ 0.0777 per hour. The port has now proposed to delete the entire schedule. The port has instead proposed a new note no 10 under the Berth hire schedule stating that the GRT rate applicable for vessels will be applicable to barges also. The impact of the proposed modification will lead to steep hike of 666% in the berth hire charges for barges. For Sailing vessels, launches, tugs, small crafts, LASH barges, fishing trawlers the impact of proposed modification cannot be assessed as unit of levy is proposed to be changed from " per hour" basis in the existing SOR to "per GRT per hour basis". The port was specifically requested that if the unit of levy is proposed to be changed, the port may ensure that corresponding adjustment is done in the unit rate while arriving at the proposed tariff. The port has not adequately addressed this point nor justified steep increase of 666% in the berth hire charges for barges except stating that one of the users i.e., the Rishi Shipping has agreed to the same. In the absence of sufficient justification for steep increase of 666% as against 100% increase proposed in the berth hire charges for normal vessels and also in the absence of understanding the impact of the proposed modification on the other categories of vessels which are presently covered under

Schedule 3.1.B, the existing Schedule 3.1.B in the SOR is retained and the existing tariff prescribed in the said Schedule is increased by 100% for all the items in line with increase proposed by the port in the berth hire charges.

(t). The port has proposed a new note no (11) under berth hire schedule, to state that in case vessels are not performing as per Performance standards, penal berth hire charges shall be collected in consultation with port users. Under Section 48 of the Major Port Trusts Act, the Major Port Trust can levy charges for cargo, vessel and miscellaneous services listed therein subject to approval of this Authority. The proposed note does not prescribe the penal berth hire charges leviable by the port and hence is not approved. The port may, if it so desires, file a separate proposal in consultation with port users in this regard.

(u). The existing and the proposed SOR prescribes wharfage rate for arms, ammunition, explosives and defence stores. The port has proposed a note stating that goods imported by DRDO will also be classified as defence stores for the purpose of wharfage collection. Based on a communication from the Ministry of Shipping (MOS), the all Major Port Trusts vide letter No. TAMP/35/2013-Misc. dated 7 August 2014 including KPT were requested to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in mind of users on the application of the prescribed rates. Since the proposed note is clarificatory note relating to levy of wharfage rate for defence stores the same is approved. It is seen, however, that the port has not defined Defence Stores so as to avoid ambiguity in mind of users on the application of the prescribed rates. The Mumbai Port Trust (MBPT) has proposed in its general revision proposal which is also being disposed off simultaneously along with this case, to the effect that "Defence stores" would include 'Bombs, grenades, torpedoes, mines, missiles, and similar munitions of war and parts thereof: cartridges and other ammunition and projectiles and parts thereof, including shot and cartridges wads' coming under Arms, Ammunition, parts and accessories thereof but the reference to "parts thereof does not include radio or radar apparatus as per note no. 2 of Chapter no. 93 of Customs Tariff of India. The said note is being approved by this Authority in the SOR of the MBPT. Hence, proposed said note is also incorporated in the SOR of the KPT so as to avoid ambiguity in the mind of users on the application of the prescribed rates.

(v). (i). The existing SOR prescribes the wharfage rate for machinery including motor vehicles, and auto components and electrical on ad valorem basis. Based on communication no. PD/14033/51/2015-PD-V dated 15 July 2015 and SW-15011/20/2014-FI/CS dated 14 December 2015 of Ministry of Shipping (MOS) regarding transportation of automobile cargo through Ro-Ro vessels and levy of wharfage charges on ad valorem basis, Kandla Port Trust (KPT) along with other few Major Port Trusts were requested to formulate a well analyzed proposal for prescription of wharfage charges on per unit basis. The KPT, however, continued to propose the rates on advalorem basis Wharfage charges for Motor Cars, Jeeps, Van and Tourist Caravans loaded or unloaded by the RORO system in the current proposal stating that it is based on the rate adopted from the Chennai Port Trust. In this context, the KPT was again requested to consider proposing wharfage charges for Motor Cars, Jeeps, Van and Tourist Caravans loaded or unloaded by the RORO system on per unit basis instead of ad valorem in line with the suggestion of the MOS and following the Tariff Policy, 2015 and Working Guidelines issued by TAMP to operationalize the Tariff Policy, 2015.

The KPT has subsequently, vide its letter dated 11 May 2016, proposed to adopt the following schedules towards Wharfage and Demurrage from the proposed SOR of Chennai Port Trust as wharfage rate handling of Motor vehicles by RORO system, Equipments, Railway wagons & coaches, Locomotives Equipments in loose condition, Electrical & Electronic Goods including spare parts, tools & accessories and Schedule of Demurrage Charges on Motor vehicles or any other equipments passing through the port:

Sr. No.31 of Scale – 1 – Schedule of Wharfage Charges of Chapter III – Cargo Related Charges is proposed to be replaced as follows:

Sr. No.	Description of Cargo	Unit	Rate (in ₹)	
			Foreign	Coastal
31				
I	Equipments:-			
1.	Aircrafts	Each	75,000	45,000
2.	Boats & Launches	Each	15,000	9,000
3.	Excavator, Motor Grader, Dumper Trucks, Wheel Loaders, Bull Dozers, Pavers, Power Transformers as assembled units			
(a).	Equipment weighing upto 15 M.T.	Each	30,000	18,000
(b).	Equipment weighing above 15 M.T. and upto 30 M.T.	Each	45,000	27,000
(c).	Equipment weighing above 30 M.T.	Each	1,00,000	60,000
4.	Railway wagons & coaches	Each	22,300	13,380
5.	Locomotives	Each	33,500	20,100
6.	Equipments in loose condition, Electrical & Electronic Goods including spare parts, tools & accessories	MT	1,100	660
II.	Motor Vehicles for carrying Passengers/ Cargo:-			
(i).	Two wheelers	Each	500	300
(ii).	Three wheelers	Each	1,500	900
(iii).	Four wheelers of upto 1400 cc			
	(a). Import	Each	4,200	2,520
	(b). Export	Each	2,200	1,320
(iv).	Four wheelers of above 1400 cc -Import & Export	Each	8,400	5,040
(v).	Six wheelers and above			
	(a). Vehicle weighing upto 7.5 M.T.	Each	10,000	6,000
	(b). Vehicle weighing above 7.5 M.T.	Each	29,000	17,400

Schedule of Demurrage Charges on Motor vehicles or any other equipments passing through the port (after free period)

Sr. No.	Description	Demurrage per wharfage unit per day or part thereof (in ₹)
1.	Import Cargo	
	(i). For the first 7 days	18.50
	(ii). For the next 10 days	37.00
	(iii). For the next 13 days	55.50
	(iv). Thereafter	112.50
2.	Export cargo and Transhipment cargo	
	(i). For the first 7 days	18.50

	(ii). For the next 3 days	37.00
	(iii). Thereafter	112.50

Since the KPT has proposed to move from advalorem basis to specific wharfage rate adopting the wharfage rate proposed by the CHPT to comply with the direction of the MOS, the proposed wharfage rates along the conditions governing the wharfage rates is approved as proposed by the KPT. The Demurrage Charges on Motor vehicles or any other equipments proposed by the KPT adopting the rate proposed by the CHPT is also approved.

(ii). Apart from the above items, under the Wharfage Schedule, the Wharfage in respect of Project materials, Machinery, Fruits, nuts, tapioca, coconut, Copra, tamarind seeds, etc. is continued to be proposed on advalorem basis. Clause 2.10 of the Working Guidelines requires the Port Trust to do away with advalorem wharfage rate in the existing SOR and determine specific wharfage rate taking into consideration special case to be taken for handling such cargo or a market determined tariff.

In the absence of any proposal to prescribe wharfage on per unit basis at present, this Authority allows the existing mechanism of advalorem rates to continue. The KPT is directed to formulate a well analysed proposal to prescribe the Wharfage in respect of the above items on per unit basis, and file it within a period of three months from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

(iii). The port has proposed a few conditions stating Cargo/ MAFI (MAFI is world-wide the synonym of roll trailers used in modern RoRo Port) not meant for Kandla Port landed and reshipped/ transshipped shall be assessed for each handling @ 75% of the wharfage applicable, Cargo/ MAFI transshipped from vessel to vessel directly, shall be assessed for each handling @ 50% of the wharfage applicable, and Cargo/ MAFI manifested for Kandla and subsequently amended for 'transshipment' shall be assessed for each handling @ 100% of the wharfage. The port has also proposed a note that with reference to Sl. No.31 (I) (3) if received in form of spares & accessories, wharfage rate will be levied as per the rates proposed under Sl. No.31 (I)(6) above The proposed notes are approved.

(w). The KPT has, in the proposed SOR, inserted a note that Vessels which call at Ports, for which IGMs and/or EGMs are filed for the purposes of Customs Act, 1962, cannot be treated as 'cargo', and they are conveyance only, and, the Ports should not charge wharfage on such vessels. This prescription is based on our letter No. TAMP/53/2002-Misc dated 25 March 2015 to all the Major Port Trusts including VPT in pursuance of the MOS letter No. PD-25021/7/2015-PD.1 dated 16 April 2015 of MOS directing to all Major Port Trusts to follow regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the Import General Manifest (IGM) or Export General Manifest (EGM). The proposed note is, therefore, accepted.

(x). It is relevant to state that the Charges for composite rate for deployment of on board labour of Cargo Handlling Division (CHD) was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/41/2012-KPT dated 13 August 2013 based on a separate proposal filed by the KPT and based on separate cost statement filed by the KPT for the CHD. In the current exercise, the KPT has not filed any separate cost statement for CHD. However, figures reported in Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 are inclusive of the CHD and the estimated ARR is inclusive of CHD also. Whilst the port has proposed increase in the tariff for most of the times, it has proposed status quo in the CHD levy.

It is relevant to state here that when this case was in advanced stage of finalisation the Ministry of Shipping (MOS) has recently vide its letter No PD/11033/73/2013/PT(pt) dated 14 June 2016 issued Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 which is effective from 1 August 2016. Under the said Policy the normative tariff for Stevedoring and Shore Handling activity on normative basis has to be fixed within the prescribed time for all the Major ports on

normative basis based on the guidelines to be issued by the MOS. A separate communication is being addressed to the KPT to file its proposal under the new guidelines issued by the MOS for Stevedoring and Shore Handling operations. Till such time the tariff is fixed under the said new guidelines, the proposal of the KPT to maintain status quo in the CHD levy is approved as proposed by the port.

(y). The Kandla Stevedores Association Limited (KSAL) has stated that the National Labour Tribunal award in respect of manning scales has not yet been implemented at Kandla Port, due to which the trade is bearing the extra burden on this count for no fault of the trade. National Labour Tribunal award must be considered whilst working out the revenue requirement of the Cargo Handling Division of KPT and the per ton rates be reworked on these basis.

As regards implementation of National Tribunal Award, the KPT has stated that each Port has to implement the same considering the local conditions. The KPT has also stated that it has partially implemented the National Tribunal Award. During the last fixation of rate for CHD, the KPT had stated that full implementation of the manning scale will result in majority of the workers being surplus. Without a proper planning for their redeployment or retrenchment via Special Voluntary Retirement Schemes or their retraining, 100% implementation of the manning scales will create chaos in the port and may lead to huge industrial unrest in the port sector. The KPT had then stated that it cannot be expected to pay the salaries, wages, allowances and retirement benefits as per wage board settlement without recovering the same from the port users. As regards booking of gangs in mechanical handling of cargo using grabs, loaders, excavators, the port has clarified that in such operations, the requirement of labour is less, however, the National Tribunal Award on manning scales has fixed the number of labour / winchman, etc. required to be booked for different types of cargo and method of handling. In any case, as stated above under the new guidelines issued by the MOS recently, all concerned ports including KPT will have to approach this Authority seeking norm based tariff for the Stevedoring and shore handling operations.

(z). The Kandla Port Dock Stevedores Association (KPDSA), Kandla Stevedores Association Limited (KSAL), Rishi Shipping have vehemently objected to notional booking of gang at the port. In many previous tariff Orders also, this Authority ordered KPT that booking of notional gangs should be done away with. But, still KPT is continuing to impose the practise of notional booking of gangs on the trade and extracting the charges illegally. The KDSA has stated that while discharging dry bulk cargo using Mobile Harbour cranes, cargo is discharged using grabs attached with Mobile cranes and Loaders / excavators used in the holds for moving cargo in the centre of holds to facilitate grabs lifting. No labour is used in the holds as labours cannot work while discharging mechanically as per Dock Safety rules.

Further, the Rishi Shipping, KSAL and KDSA have raised specific point on midstream operations. They have pointrf out that at anchorage, cargo is loaded /discharged mechanically using grabs. Labour has no practical/physical work in cargo handling operation at anchorage. Machines are used for dragging cargo from wings in the hold and also for cleaning the hatch on completion. Labour is booked notionally only on record for forcible recovery of charges and not for any job, handling is totally mechanical at outer anchorage.

The KPT has clarified that there is no notional booking of labour at Kandla Port. Under the Kandla Dock Workers (Regulation of Employment Scheme) 1969, the respective stevedore has to draw the required labour from the Cargo Handling Division (erstwhile Dock Labour Board) and as per clause 11 (Licensing of Stevedoring) Amendment Regulations, 2010, it is clarified that in case the Port is unable to supply the workers against the requisition placed by the Stevedores, the port allows the stevedores to make their own arrangement for this purpose. As regards the labourers or the Winch operators and Signalman working in mid-stream is concerned, the KPT has stated that it is the Stevedore who has to arrange for transportation of the labour on vessels in mid-stream.

It is relevant to state here that as per Clause 8.4. of the Tariff Policy 2015, Major Ports shall charge only for services provided for them. No notional booking of labour and other similar notional charges is permitted. There is claim and counter claim on notional booking of labour. The

KPT is advised to examine the real reasons for grievance of the users and address to comply with the said provision of the Tariff Policy, 2015 issued by the Government of India.

(aa). This Authority vide Order No.TAMP/41/2012-KPT dated 13 August 2013 while approving the per tonne rate for deployment of Labour from Cargo Handling Division (CHD) had also approved a note which was subsequently amended vide Order dated 4 September 2015 at the request of KPT. The note was proposed by KPT citing that it will take care of the requirement of having productivity linked tariff. The originally proposed SOR does not incorporate the existing note approved by this Authority under the schedule of CHD levy. Even the KSAL has pointed out that non-inclusion of the existing foot note will negate the operationalising a productivity linked mechanism as was done in the prevailing SOR with the inclusion of the foot note providing for maximum revenue requirement per gang. On seeking clarification for deletion the existing note, the KPT has stated that in the earlier proposal, Board intended to recover the actual cost for deployment of labour. As such, after completion of vessel, the actual gangs utilized were taken into account. The KPT has stated that as a matter of fact, the charges have been considered in the annual revenue requirement, irrespective of utilization of gangs, performance, etc. Since the ports have flexibility in the Tariff Policy 2015 to draw their own SOR based on their commercial judgement, this Authority approves the proposal of the KPT to withdraw the existing note. In any case, as stated earlier, the tariff will have to be determined under the new Stevedoring and Shore handling Policy based on the proposal to be filed by the KPT.

(ab). The port has vide its letter dated 19 March 2016 proposed a new note under schedule 2.5 License (Storage) fees on general cargo under Chapter III stating that if any cargo remains uncleared for 90 days under rental terms, the same will be deemed to be on transit terms immediately after expiry of 90 days. It is relevant to state that though the KPT has vide its letter dated 19 March 2016 requested this Authority to insert the proposed note in the SOR, the KPT has not incorporated in the proposed SOR.

To a specific query for insertion of the proposed note, the port has stated that as per the Major Port Trusts Act, for the cargo remaining in the Port for more than 60 days, the Port may auction the cargo. At the same time, in the Customs Act, the cargo has to be auctioned if it remains for more than 30 days. As a matter of fact, there is sufficient land available for storage of cargo inside the Port. As such, till date, the cargo is allowed to be stored in the Port even for more than 90 days. As the EXIM dry cargo is increasing at the Port and keeping in view the available storage space, the port proposes to allow 90 days as against 60 and 30 days in the MPT and Customs Act, so that cargo is cleared in a reasonable time and the cargo area can serve the other cargoes. The port further stated that with the above deterrent, no additional revenue would be generated. With reference to the said proposal of KPT, it is relevant to state that the existing and proposed schedule 2.5., permits users to keep cargo in the storage area beyond 90 days at the rates prescribed therein. That being so, approval of the proposed note will lead to confusion unless the existing schedule 2.5. is suitably modified. The KPT has not proposed any modification in the existing schedule. Therefore, this Authority is not in a position to approve the proposed note.

(ac). The port has proposed a new note under dry docking charges stating that the agencies/ users who need extension of docking period shall have to submit an application before 48 hrs. of the scheduled completion period and extra charges (slab wise) are proposed to be levied for the extended period on the grounds to discourage the users for handling there crafts and dry dock. GCCI has objected the proposed note.

The KPT has clarified that in past there are incidences where the crafts used to remain idle on dry dock for one or another reason. However, when the penalty for overstay will be introduced, it will discipline the user and the cases of overstay of crafts on dry dock beyond approved period is reduced by atleast 50%. The proposed note is with the intention that the users properly plan the requirement of dry dock for carrying out repair and maintenance of their crafts and it will help KPT in accommodating more private vessels for dry dock. Based on the reasoning given by the port, the proposed new note is approved. The KPT has stated that the revenue impact for imposing proposed penalty cannot be quantified separately.

(ad). The port has proposed the penal interest rate on delayed payments / refunds @ 14.75%. The proposed penal interest rate is not in line with the Clause 5.5.1 of the Working Guidelines for determination of tariff under Tariff Policy 2015. Hence, the conditionality with respect to penal interest is suitably modified by prescribing 15% penal interest rate in line with the Working Guidelines.

(xiii). The comutation of ARR as furnished by KPT is attached as **Annex-I**. Subject to above analysis, the ceiling indexed ARR estimated by KPT is modified with reference to the cash component of working capital. The modified ceiling indexed ARR comes to ₹ 84251.84 lakhs as against ₹83551.90 lakhs estimated by the KPT. The computation of modified ARR is attached as **Annex- II**.

The modified ARR is estimated at ₹ 84,251.84 lakhs. The revenue estimated by the KPT at the proposed SOR is ₹ 83,551.58 lakhs. The KPT has stated that for a few tariff items / conditionalities, the revenue cannot be quantified. The differential of ₹700.26 lakhs (₹ 84,251.84 lakhs less₹83,551.58 lakhs) can be taken care by the port from the tariff items and conditionalities for which the KPT could not capture the revenue impact.

(xiv). As per clause 4.1. of the Tariff Policy, 2015, (i). the additional surplus assessed by TAMP in earlier tariff Orders which remains unadjusted has to be transferred by Major Port Trusts to any fund as desired by the Port Trust, and, further (ii). additional surplus, if any, accruing to the Major Port Trusts during the period of application of existing Scale of Rates till the effective date of implementation of the new Scale of Rates fixed under this policy should be assessed and transferred to the General Reserve and use the funds for the purpose of development, creation and / or modernization of the port infrastructure facilities.

In this context, for the years 2011-12 to 2014-15, the port has assessed the actual net deficit after admissible cost and 16% return at ₹ 137.03 crores, ₹ 3.53 crores, ₹ 105.35 crores and ₹ 72.88 crores respectively aggregating to ₹ 318.79 crores. The port has also assessed a net surplus ₹ 10.89 crores for the year 2015-16. The surplus assessed by the KPT for the year 2015-16 seems to be based on un-audited accounts. The deficit of ₹ 318.79 crores is partly offset by the surplus of ₹ 10.89 crores. Hence, question of treatment of transfer of surplus as per clause 4.1. of the Tariff Policy 2015 does not arise.

After finalising the accounts for the financial year 2015-16 and for the period till the Order passed in the current exercise comes into effect, the KPT should assess the actual surplus/ deficit and in case of surplus comply with provision prescribed in Clause 4.1. of the Tariff Policy 2015 and also report the position to this Authority within two months from the date the Order comes into effect.

(xv). (i). It is relevant to state here that this Authority in view of the clarification sought by the V.O. Chidambaranar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo/ container has passed an Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 based on the recommendations of Directorate General (DG) Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts. The KPT has incorporated the provisions prescribed in the Order dated 26 November 2015. However, subsequent to the said Order, the DG Shipping vide its letter no.SD-9 CHART(309)/2016 dated 20 May 2016 has issued further clarification on the provision approved in the 26 November 2015 Order. This Authority has accordingly passed a clarificatory Order slightly amending the provision prescribed in para 9A(ii) and 10(ii) of the Order dated 26 November 2015. The provisions proposed by the KPT is updated with the amended provisions approved by this Authority in the recent Order.

(ii). This Authority has vide Order No.TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 notified the Guidelines issued by the MOS on priority berthing of coastal vessel for common adoption by all Major Port Trusts and has advised the port to suitably amend their existing SOR. Since the proposed SOR did not incorporate the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port., the KPT was requested to incorporate the same. The port has not incorporated the same

despite request. The guidelines issued by the MOS and notified by this Authority in the said Order are incorporated in the revised SOR.

(iii). It is relevant to state that in pursuance of Ministry of Shipping (MOS) communication vide letter No. PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016 this Authority has passed a common adoption Order No. TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating. The KPT has not proposed lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours. The KPT was, therefore, requested to incorporate the same in the proposed SOR. The KPT has prescribed a general conditionality in this regard as approved in the Order dated 9 February 2016, so that the option is available to KPT and it complies with Government instruction.

(xvi). As per Clause 3.1. of the Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port. The KPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes / day including container handling and for vessel side services, port has proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels.

Kandla Stevedores Association Limited has stated that there appears to be typographical error in the performance standards proposed for liquid cargo at 25,175 tonnes / day. The port has stated that the proposed performance standards is for Vadinar division. Accordingly, the performance standard for liquid cargo is modified suitably to state that it is for Vadinar Division.The Tariff Policy 2015, does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. The performance standard as proposed by the KPT is prescribed along with SOR.

(xvii). As per Clause 2.8. of the Tariff Policy, 2015, SOR will be indexed annually to the inflation to the extent of 100% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy 2015 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy 2015, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2015-16 is already considered in the ARR and for the purpose of drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 April 2017 subject to achievement of Performance Standards in the year 2016-17. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 April 2017 subject to the KPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2015, stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In Order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in this SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR KPT to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.

(xviii). The validity of the existing SOR of the KPT was last extended till 30 June 2016 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier. By the time the revised Scale of Rates approved by this Authority which is notified separately comes into effect, it may be around July 2016.

That being so, the existing Scale of Rates is deemed to have been extended from the date of expiry till the revised SOR comes into effect.

(xix). As per Clause 3.8. of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, and since the Tariff Policy, 2015 requires computation of tariff based on ARR on the actuals reported in the Audited Accounts for three years, the validity of the revised SOR is prescribed till 31 March 2019.

(xx) **(i). As per clause 8.1. of the Tariff Policy 2015, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The KPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.**

(ii). As stated earlier, as per Clause 2.7. the Tariff Policy 2015, it is for the KPT to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port. The KPT has voluntarily stated that it will use the rates as leverage tool to attract cargo or stop diversion of cargo.

(iii). The modification proposal by KPT in the conditionality governing the Scale of Rates are considered for approval based on justification / clarification furnished by KPT. For reasons stated, a few modification in conditionality proposed by KPT have not been approved. If any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the KPT, port users / user association may approach this Authority for review giving adequate justification / reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette.

21.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approve the revised SOR and the Performance Standards of the KPT which has already been notified in the Gazette of India separately.

21.2. As stated in the said notification, the revised SOR shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the revised SOR in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2019. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

21.3. The KPT has committed Performance Standard for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port has committed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels.

21.4. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy, 2015. If KPT does not fulfil the Performance Standard, the KPT is not eligible for indexation during the next year.

21.5. As per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2015, Major Port Trust shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth. The annual reports shall be submitted by the Ports within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

21.6. As per Clause 4 of the Working Guidelines this Authority shall publish all the information received by it from Major Port Trusts under clause 7.1. of the Tariff Policy, 2015 on its website.

[ADVT.-III/4/Exty./143/16 (204)]

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

Annex - I

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 furnished by KPT.					
					Rs. in lakhs
Sl. No.	Description		Y1 (2011-12)	Y2 (2012-2013)	Y3 (2013-2014)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	Note 1			
(i).	Operating expenses		37799.49	37357.81	45160.30
(ii).	Depreciation		4579.31	4622.43	4918.18
(iii).	Management & general Overheads		8219.00	9516.48	9943.95
(iv).	Finance and Miscellanous expenses (FME)		8888.88	7830.35	27467.23
	Subtotal 1=(i)+(ii)+(iii)+(iv)		59486.68	59327.07	87489.66
(2).	Less Adjustments:				
(i).	Estate related expenses				
	(a). Operating expenses		640.42	862.37	1192.08
	(b). Depreciation		22.00	23.00	23.63
	(c). Management & Administrative Overheads		355.17	432.66	580.59
	(d). Allocated FME		342.82	337.87	479.59
	Subtotal 2(a)(i)=[(a)+(b)+(c)+(d)]		1360.41	1655.9	2275.89
(ii).	Interest on loans		15.00	15.00	15.00
(iii).	4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)	Note 2			
	(a). Wage Revision arrears		0.00	0.00	0.00
	(b).		0.00	0.00	0.00
	(c).		0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2(a)(iii) = [(a)+(b)+(c)]		0.00	0.00	0.00
(iv).	4/5th of the Contribution to the Pension Fund	Note 3	4351.20	4480.00	16276.00
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	As per Form 2	0.00	0.00	0.00
					.....
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.				
	(a). Operating Expenses		0.00	0.00	0.00
	(b). Depreciation		0.00	0.00	0.00
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads		0.00	0.00	0.00
	(d). Allocated FME		0.00	0.00	.....
	Subtotal 2(a)(vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]		0.00	0.00	0.00
	Total of 2(a) = 2(a)(i)+2(a)(ii)+2(a)(iii)+2(a)(iv)+2(a)(v)+2(a)(vi)		5726.61	6150.90	18566.89

(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3=1-2)		53760.07	53176.17	68922.77
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3		58619.67		
(5).	Capital Employed				
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)		78211.79		
	(ii). Add:Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)		28355.51		
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.		367.32		
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.		0.00		
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.		0.00		
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	As per Form 4 & Note 4			
	(a). Inventory		68.97		
	(b). Sundry Debtors		1855.33		
	(c). Cash		31.54		
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)		1955.84		
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]		108155.82		
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)		17304.93		
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+ (6)]		75924.60		
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 I.E. @6% (7*1.06)		80480.08		
(9).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 I.E. @ 3.82% (8*1.0382)		83551.90		
(10).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)		83551.90		
(11).	Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sr. No. 10 above.	As per Form 3 & Note 5	83551.58		

Annex - II

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 as modified by TAMP.

Rs. in lakhs

Sl. No.	Description		Y1 (2011-12)	Y2 (2012-2013)	Y3 (2013-2014)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	Note 1			
(i).	Operating expenses		37799.49	37357.81	45160.30
(ii).	Depreciation		4579.31	4622.43	4918.18
(iii).	Management & general Overheads		8219.00	9516.48	9943.95
(iv).	Finance and Miscellanous expenses (FME)		8888.88	7830.35	27467.23
	Subtotal 1=(i)+(ii)+(iii)+(iv)		59486.68	59327.07	87489.66
(2).	Less Adjustments:				
(i).	Estate related expenses				
	(a). Operating expenses		640.42	862.37	1192.08
	(b). Depreciation		22.00	23.00	23.63
	(c). Management & Administrative Overheads		355.17	432.66	580.59
	(d). Allocated FME		342.82	337.87	479.59
	Subtotal 2(a)(i)=[(a)+(b)+(c)+(d)]		1360.41	1655.9	2275.89
(ii).	Interest on loans		15.00	15.00	15.00
(iii).	4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)	Note 2			
	(a). Wage Revision arrears		0.00	0.00	0.00
	(b).		0.00	0.00	0.00
	(c).		0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2(a)(iii) = [(a)+(b)+(c)]		0.00	0.00	0.00
(iv).	4/5th of the Contribution to the Pension Fund	Note 3	4351.20	4480.00	16276.00
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	As per Form 2	0.00	0.00	0.00
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.				
	(a). Operating Expenses		0.00	0.00	0.00
	(b). Depreciation		0.00	0.00	0.00
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads		0.00	0.00	0.00
	(d). Allocated FME		0.00	0.00	.....
	Subtotal 2(a)(vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]		0.00	0.00	0.00
	Total of 2(a) = 2(a)(i)+2(a)(ii)+2(a)(iii)+2(a)(iv)+2(a)(v)+2(a)(vi)		5726.61	6150.90	18566.89
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3=1-2)		53760.07	53176.17	68922.77
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			58619.67	
(5).	Capital Employed				
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)			78211.79	
	(ii). Add:Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)			28355.51	
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.			367.32	

	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.		0.00
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.		0.00
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	As per Form 4 & Note 4	
	(a). Inventory		68.97
	(b). Sundry Debtors		1855.33
	(c). Cash		4006.73
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)		5931.03
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]		112131.01
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)		17940.96
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+ (6)]		76560.63
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 I.E. @6% (7*1.06)		81154.27
(9).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 I.E. @ 3.82% (8*1.0382)		84251.84
(10).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)		84251.84
(11).	Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sr. No. 10 above.	As per Form 3 & Note 5	83551.58

RAJ KUMAR Digitally signed by RAJ KUMAR Date: 2016.08.20 16:39:40 +05'30'

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.